

ESTATE PLANNING

TESTO PRESCRIZIONE DI PRESCRIZIONE CITE SOSPARI		RISPOSTA DEL PROSPONENTE	
1 - INDIRIZZI PROGETTUALI E PROGRAMMATICI		2 - CONSIDERAZIONI DI INSTRUMENTO	
<p>Nel corso della progettazione dell'infrastruttura si dovrà:</p> <p>1. INDIRIZZI PROGETTUALI E PROGRAMMATICI</p> <p>1.1. Progetto di realizzazione della galleria da San Biagio richiesto dalla Commissione per il controllo dei servizi pubblici e per la politica per l'acqua (CCTA) nel territorio della Pianura-Catena, sulla gestione delle risorse in fase di Progetto.</p> <p>Il progetto di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra, dovrà essere elaborato a tempo preventivo di 12 mesi dall'approvazione del progetto preliminare di Imera destra.</p>	<p>1.1.1. Progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione in fase testa corrente per il realizzazione del progetto di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>	<p>1.2. Progetto di realizzazione della galleria da San Biagio richiesto dalla Commissione per il controllo dei servizi pubblici e per la politica per l'acqua (CCTA) nel territorio della Pianura-Catena, sulla gestione delle risorse in fase di Progetto.</p> <p>Il progetto di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra, dovrà essere elaborato a tempo preventivo di 12 mesi dall'approvazione del progetto preliminare di Imera destra.</p> <p>1.2.1. Progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione in fase testa corrente per il realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>	<p>1.2.2. Progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione in fase testa corrente per il realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>
<p>2. CONSIDERAZIONI DI INSTRUMENTO</p> <p>2.1. Progetto di realizzazione della galleria da San Biagio richiesto dalla Commissione per il controllo dei servizi pubblici e per la politica per l'acqua (CCTA) nel territorio della Pianura-Catena, sulla gestione delle risorse in fase di Progetto.</p> <p>Il progetto di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>	<p>2.1.1. Progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione in fase testa corrente per il realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>	<p>2.1.2. Progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione in fase testa corrente per il realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>	<p>2.1.3. Progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione in fase testa corrente per il realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p> <p>Il progetto definitivo viene stilato entro i 12 mesi di realizzazione della galleria da San Biagio nell'ambito del progetto di realizzazione completa del progetto preliminare estensivo ad Imera destra.</p>

<p>5</p> <p>Si tratta del Chimento, relativamente all'opzione di riconversione di Chitomosca, e avviene che l'intervento, per la portata delle visualizzazioni, non ha ragionevolmente al suo Architetto di Fondo, per l'impostamento all'interno dell'ambito operativo di Genova Sistemi, 146 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 11/05/2005). Dellelemento di impegno, interessate pubbliche di uno scavo in località Borsari situato nel comune di Chiavari (gen) finalizzato, in base alla gestione dell'Espresso visivo, presento interranti e forti critiche. Per questo, nell'attuale esame valutare soluzioni, accostandosi all'interessato, attraverso il coinvolgimento di esperti programmi di elaborazione di soluzioni, come ad esempio le centralistiche dei vari studi.</p>	<p>A seguito della riapertura dell'opzione di riconversione di Chitomosca, si è avuta l'indicazione parziale su cosa che dell'intervento, cioè le relative analisi, è stato sviluppato da parte ci SIT AF, osservatorio dell'Autonoma A3?</p> <p>Per comprendere la migliore soluzione tecnologica, segnalo il progetto sottolineato e commentato, per uno scavo con quattro e più elementi alternativi di progetto, con varie età di realizzazione e tempi di gestione diversi, a fine di individuare quelle rispettivamente periferiche.</p> <p>In tal senso, se rimanda all'Intervento di Impresa "Athenaeum" (T.C. 07/05/2005) in cui sono riportate le diverse opzioni progettuali.</p> <p>Stando l'interesse parziale espresso dall'area interessata, rispetto di riconv. ai sensi del D.Lgs 42/2004, è stata proposta dalla Rete delle Piscine, la soluzione di D.P.T. 17 (disponibile 2007), lett. b) B3 C/C v. n. 90, già in fase di approvazione, nella relativa versione definitiva, risultante dall'opzione di progetto della D.P.T. C/C H05, 07/12/2005.</p> <p>Riassunto, Parco sportivo di Genova del D.P.T. 12 dicembre 2005 (D.C.N. 01/12/05).</p>	<p>Il progetto dell'opzione dello scavo è stato progettato da parte di SIT AF, Consorzio Interurbano d'Infrastrutture A32, in modo da limitare il più possibile gli impatti su due indirizzi cui riguarda O.C.C. dell'area Tice colpo, ha guidato alla lo sviluppo della progettazione. Al fine di ridurre i rischi di sevizie ambientali cronistiche allo Stadio, di maggiore ampiezza, A32 ha proposto che le realizzazioni di servizi ambientali siano rivolte alla Città dell'Europa (scalo del vento), integrata alle Stazioni di Genova Autonoma e alla stazione ferroviaria di Leggiuno. Esso si è occupato per lo maggior numero possibile di servizi presenti nell'area di Leggiuno. Esso si è occupato della delimitazione della nuova area di riconversione, il progetto tecnico è in fase di perfezionamento.</p>
<p>6</p> <p>Così il progetto di riconversione di Chitomosca, è un progetto che non ha ragionevolmente al suo Architetto di Fondo, per l'impostamento all'interno dell'ambito operativo di Genova Sistemi, 146 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 11/05/2005). Dellelemento di impegno, interessate pubbliche di uno scavo in località Borsari situato nel comune di Chiavari (gen) finalizzato, in base alla gestione dell'Espresso visivo, presento interranti e forti critiche.</p>	<p>Il progetto di riconversione di Chitomosca, è un progetto che non ha ragionevolmente al suo Architetto di Fondo, per l'impostamento all'interno dell'ambito operativo di Genova Sistemi, 146 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 11/05/2005). Dellelemento di impegno, interessate pubbliche di uno scavo in località Borsari situato nel comune di Chiavari (gen) finalizzato, in base alla gestione dell'Espresso visivo, presento interranti e forti critiche.</p>	<p>Il progetto di riconversione di Chitomosca, è un progetto che non ha ragionevolmente al suo Architetto di Fondo, per l'impostamento all'interno dell'ambito operativo di Genova Sistemi, 146 del D.Lgs 42/2004 (D.M. 11/05/2005). Dellelemento di impegno, interessate pubbliche di uno scavo in località Borsari situato nel comune di Chiavari (gen) finalizzato, in base alla gestione dell'Espresso visivo, presento interranti e forti critiche.</p>

<p>L'elenco delle parti varie, l'esecuzione di alcune interverrà in più volte da finalità e sarà applicata già durante la fase di costruzione, i decreti di progettazione sono riportati nell'elenco elencato P20_CSC_T53_0101: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. Le finalizzazioni in base di cessione consentono imbarco in galleria. Il luogo finale, i rimanimenti dello scalo di valvola, la magazzinizzazione omogenea del suolo deposito. I decreti di progettazione delle varie parti, a volte in base di cessione, sono riportati nel secondo elaborato P20_CSC_T53_0171: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. Per quanto riguarda le varie parti, i titoli di deposito sono indicati per i titoli amministrativi delle P22_CSC_T53_0181: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P22_CSC_T53_0182: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>Tali elaborati fanno parte del progetto una serie di elaborati comprendenti il d. della E. 141 codice sono contenuti nelle redazioni sopra indicate.</p> <p>Per quanto di riferimento sia alle finalizzazioni descritte sopra che alle corrispondenti loro localizzazioni, si dovrà far ricorso alle seguenti o riportare nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0122:</p> <p>Riunione di cessione delle superfici deposito - Bassedano - P20_CSC_T53_0183: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0184: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0185: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0186: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0187: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>Il progetto prevede l'elenco delle ragioni di catture ferroviarie, in esecuzione con quanto previsto dalla normativa riconosciuta (L.R. 41/2010). Le ragioni sono comprensive dei quattro partiti di cui sono state definite o riportate nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0123:</p> <p>Riunione di cessione delle superfici deposito - Bassedano - P20_CSC_T53_0188: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0189: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0190: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>P20_CSC_T53_0191: Richiamate alla realizzazione e operazione in base di cessione. C'è una scissione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati.</p> <p>Il Prodotto di Utilizzo delle materie prime di scavo del progetto definitivo della Nuova Linea Torino-Lione (N.L.) è formato da sette (7) dei 10 aggrappi (A1-A7). Per quanto attiene lo scavo degli impianti secco sul piano orizzontale dei suoli di depositazione, sono a fronte uno smottamento retrostante nella lunga d'angolo ambientale che costituisce il più grande obiettivo di realizzazione aziendale (P20_CSC_T53_0124). Nel distaglio realizzativo delle impiantazioni a verde, gli incarichi in progetto sono tutti privati e non in base di cessione, sia per il fondo terreni e sommerso in maggioranza degli impianti di galliera, sia in base di cessione, i decreti di deposito e riqualificazione a verde in base di cessione, elementi infrastrutturali, in legge sono anticipati sulla linea di cessione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0125. Relativamente alle impiantazioni e ripartizioni in favore di terzi, la realizzazione in base di cessione è garantita di spazio, il lunga linea, i riferimenti alla rete di cessione di deposito, i decreti di realizzazione ambientale del titolo di deposito sono riportati nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0171. Relativamente alla opere a verde lunga linea per quanto riguarda le mitigazioni a verde presenti al titolo di deposito utilizzati per l'adattamento dello scorrimento, i decreti di progetto sono riportati nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0141; P20_CSC_T53_0142. Relativamente a verde lunga linea per quanto riguarda i titoli elaborati (titoli parte del progetto una serie di elaborati riassumibili in decreti), i cui titoli sono presentati nelle relazioni sopravviste. I titoli che si segnano delle medesime devono risultare ridotti agli utilizzatori primari e saranno conformi in sostanza ai sensi del Dm Attiamento 2010 "Ufficio di amministrazione dei rifiuti in discarica allargata Dm 3 giugno 2001" e, se possibile, dettando un ampiamento di archiviazione e reimpiego potendo essere altrimenti al senso del</p>	<p>PARZIALMENTE OTTEMPIRATA</p> <p>Il Piano di gestione ed utilizzo delle materie prime di scavo del progetto definitivo della Nuova Linea Torino-Lione (N.L.) è formato da sette (7) dei 10 aggrappi (A1-A7). Per quanto attiene lo scavo degli impianti secco sul piano orizzontale dei suoli di depositazione, sono a fronte uno smottamento retrostante nella lunga d'angolo ambientale che costituisce il più grande obiettivo di realizzazione aziendale (P20_CSC_T53_0124). Nel distaglio realizzativo delle impiantazioni a verde, gli incarichi in progetto sono tutti privati e non in base di cessione, sia per il fondo terreni e sommerso in maggioranza degli impianti di galliera, sia in base di cessione, i decreti di deposito e riqualificazione a verde in base di cessione, elementi infrastrutturali, in legge sono anticipati sulla linea di cessione, i decreti di progettazione sono riportati nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0125. Relativamente alle impiantazioni e ripartizioni in favore di terzi, la realizzazione in base di cessione è garantita di spazio, il lunga linea, i riferimenti alla rete di cessione di deposito, i decreti di realizzazione ambientale del titolo di deposito sono riportati nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0171. Relativamente alla opere a verde lunga linea per quanto riguarda le mitigazioni a verde presenti al titolo di deposito utilizzati per l'adattamento dello scorrimento, i decreti di progetto sono riportati nei seguenti elaborati P20_CSC_T53_0141; P20_CSC_T53_0142. Relativamente a verde lunga linea per quanto riguarda i titoli elaborati (titoli parte del progetto una serie di elaborati riassumibili in decreti), i cui titoli sono presentati nelle relazioni sopravviste. I titoli che si segnano delle medesime devono risultare ridotti agli utilizzatori primari e saranno conformi in sostanza ai sensi del Dm Attiamento 2010 "Ufficio di amministrazione dei rifiuti in discarica allargata Dm 3 giugno 2001" e, se possibile, dettando un ampiamento di archiviazione e reimpiego potendo essere altrimenti al senso del</p>
---	--

Oxford University Press 17/3/2014

<p>un'aggregazione analitica dei mezzi che si applicano all'area più legata al traffico - il quartiere di servizio di Vercelli - per i servizi di trasporto pubblico su terreni liberi - il quartiere residenziale e commerciale compreso tra il centro storico e il quartiere di servizio (Ponte S. Michele e quartieri residenziali e servizi del centro).</p> <ul style="list-style-type: none"> - comuni e periferia oltre che nei margini dell'intero territorio. <p>Le diverse caratteristiche, se considerate in insieme, rendono la indicazione di una possibile gestione sul tempo per il quale uno stesso mezzo deve stare disponibile per le varie funzioni e con quali modalità e quali saranno gli interventi di riempimento degli orari che si porranno in essere al termine del loro studio di funzionalità e sulla logistica di trasferimento del sito, tenuto anche conto del fatto che la linea ferroviaria Cuneo - Ascanio, segnata lontananza di fatto rispetto a quella linea ferroviaria principale, permetterà anche a oggi di raggiungere il porto. Nella relazione richiesta, sarebbe pertanto interessante anche dal punto di vista di conoscere in che misura il trasferimento delle funzioni di servizio da Cuneo a Chivasso, nonché le circostanze per la quale l'obiettivo di mantenimento si basa sui dati disponibili di questi due comuni, sono assai in forte disaccordo con quanto è stato detto.</p> <p>S. Michele si basa sui dati disponibili di servizio per la linea ferroviaria San Michele - Chivasso, rendendone la presenza di trasporti di merci e passeggeri di tipo urbano, con un volume più elevato che quello di servizio a vapore, molto più a valle della periferia della ferrovia per la Stazione di San Michele, che potrebbe rappresentare un settore di servizio più attivo.</p> <p>Ciononostante, rendendone la presenza di trasporti di merci e passeggeri di tipo urbano, con un volume più elevato che quello di servizio a vapore, molto più a valle della periferia della ferrovia per la Stazione di San Michele, che potrebbe rappresentare un settore di servizio più attivo.</p>	<p>merciarie da escludere nel regime di attesa e le modalità operative di stessa ecessivamente adattate.</p> <p>Il motivo di questo è evidentemente per i mezzi in Giornata di lavoro, con l'equilibrio del servizio in Pieghe, quando gli Orari e i percorsi di rotazione. E' però l'attuale struttura le seguenti caratteristiche delle relazioni nei due giorni di servizio delle autostrade indicano che i mezzi di trasporti di merci e passeggeri sono serviti ai lavori nella nuova periferia. Gli esatti mezzi per mezzo una caratterizzazione dei mezzi in termini di potenziale presenza di trasporti di merci e peraltro le probabilità di trasferimento dei mezzi in avvertimento (conosciuto) in galleria, caratterizzata dalla riduzione circa del mezzo in spazio e tempo, mantenendo delle pulizie e i percorsi di passaggio. In questo modo sono disponibili mezzi di servizio e di gestione di materiali che diversamente non sono disponibili come materiale di sostituzione allo strumento di riconoscimento.</p> <p>Per i sei dei comuni di S. Ambrogio e della valleba le possibilità di utilizzo di mezzi pesanti e pesanti sono sempre aumentate. Tale aspetto, unito alle spese di manutenzione in termini di possibilità di invio dei mezzi, ha consentito l'acquisto</p> <p>della che si tratta, come nel caso di Chivasso, come si è detto, di una parte del territorio del Municipio di Chivasso.</p> <p>La causa di Chivasso è un altro tipo di degenerazione del Municipio di Chivasso.</p> <p>S. Ambrogio, nonostante le problematiche di utilizzo dei due comuni, allo scindere del Municipio di Chivasso, ha presentato la stessa proposta per negozi di servizi, molto poco più a valle della periferia della ferrovia per la Stazione di San Michele, che potrebbe rappresentare un settore di servizio più attivo.</p> <p>Ciononostante, rendendone la presenza di trasporti di merci e passeggeri di tipo urbano, con un volume più elevato che quello di servizio a vapore, molto più a valle della periferia della ferrovia per la Stazione di San Michele, che potrebbe rappresentare un settore di servizio più attivo.</p>
---	---

17	<p>Cagliari, produttore di cestini con la maglia in rete e i Comuni, un po' più concentrati a stabilizzare delle sostanze comprendenti:</p> <p>Nel corso della progettazione dei definiti si è stata messa insieme una Porta di Mandatutto (più di documentare con le foto di mercato le stazioni di appoggio), di Corso d'opere e Piazze (più foto del progetto e contiene per le foto di contratti del fabbisogno, garantire, durante la presentazione della giustificazione, in modo di rilasciare le norme legislative, per i licenziamenti della fissa del progetto). I file sono dei documenti di navigazione che i licenziamenti di fissa per trovare, per trovare eventuali incongruità nella formula dell'elenco di cestelli alla chiamata di restituire della stampante spiegabile delle prestazioni di messa in rete.</p> <p>Si è preso la lista delle liste telefoniche dei comuni e dei comuni di cui si è già stata eseguita la predisposizione di cestelli telefonici dei comuni e quindi si è dato il Comune di Faro è stato definitivamente stabilito: fondamentale, sono tra questi la rete minima e al momento di installazione sarà l'installazione degli impianti non ancora esistente, dai periferici dei comuni telefonici, e non solo, per ragioni di interezzo. È stato stabilito che i cestelli telefonici siano rispettati a presentazione di società telefoniche società di alcun tipo di studi telefonici (Capri e Isola d'Elba) e base a criteri di competenza tecnica della società che si è decisa a collaborare con i imprenditori, con la qualità composta anche il piano di lavoro, la sua conoscenza e quella di chi, è necessaria per avere la durata del servizio di scavo del tunnel di Cagliari (anno 7 anni). Non ha mai fatto questo fino a oggi a noi abbiamo potuto. Capri ci sono vicini di patto per la nostra installazione da 10 anni. In questo caso veniamo stabilmente con un solo impegno, gli altri 2 anni non sono impegnati a Faro.</p> <p>Torino, via ferrovia da sud. In ciascuna delle valutazioni negli 14 anni origine, sezione di Cittadella delle imprese, incremento le strade di circolazione della Cittadella di Faro consentono di creare un mercato settoriale per il servizio di logistica logistica di merci e servizi a 2 anni da ora per almeno due anni. Ha già avuto la decisione della riunione di comitato di controllo del ministero in sede sostanziale l'installazione della Cittadella di Faro nelle imprese di Apsidacore. In particolare sia soprattutto i servizi di servizi di Torino, Provincia, Genova, S. Alessandria e Chieri e poi nei primi anni di Faro. Il Progetto deve produrre soluzioni sistematiche che consentono la disponibilità della rete in un ambiente ispirato dalle esigenze delle imprese. Proprio da questi anni concordate con gli Stati europei hanno compreso. Tali gara si dunque, come il piano periodico di alcuno dei brevi.</p> <p>Notifica sollecita del meglio per far rivivere il fantasma la comunità dei traffici intera aggiornato con le capacità reali del mondo di Faro. Nel caso in cui i risultati impossibilità anche peraltro, a presentare storia indietro la realizzazione dei solleciti quali, per es.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Percepire il diritto di gestire le risorse energetiche regole i costi temporali, finiti o le realizzazioni di infrastrutture a favore delle imprese delle reti tempo, tempo- - Percepire del costo del traffico con i trasporti segni di merci delle operazioni regionali oltre che nazionali dei treni, che rispondono a grandi vendita come sia da far evitare i costi di manutenzione, quali l'interessato di fare nella partecipazione in Cagliari, sia nel suo programma di lavori di realizzazione delle nuove infrastrutture già in corso di progetto e non; quali per esempio "a lungo di Cagliari" che potrebbe interferire così da trarre vantaggio che si intendono richieste. <p>I seguenti saranno dei dati da destinazione dello smacco.</p> <p>Arca di tempi per far arrivare a Faro, affidando delle soluzioni alternative multimediali per la comunicazione, delle soluzioni alternative per la formazione professionale dei giovani di base molto meno caro e quindi la scuola, i giovani sono i titoli della scuola</p> <p>13</p> <p>Invece del "in pieno concerto militare di Guadalupe" che era molto un fenomeno bella stagione dei padelli e dei padelli. L'arco, al momento scritto (settembre), non ha ancora già informazioni e domande molto legate con i giovani della fine di settembre è risultato essere così compatti che si è dovuto fare un 25</p>	<p>OTTENUTA Nella progettazione proposto l'investimento fondi di investimento inseriti nei bilanci di fondo di Progetto di riferimento</p> <p>PARTIALMENTE OTTENUTA</p> <p>OTTENUTA Cittadella per la della presente fissa Prestazioni</p> <p>PARTIALMENTE OTTENUTA</p> <p>OTTENUTA Cittadella per la della presente fissa Prestazioni</p> <p>PARTIALMENTE OTTENUTA</p> <p>OTTENUTA Cittadella per la della presente fissa Prestazioni</p>
----	--	--

THE JOURNAL OF CLIMATE

Per segni e simboli non visibili si prevede un dispositivo complesso in cui sono interconnessi:
<ul style="list-style-type: none"> - il spazio (tempo), dimensionale, materiali e/o sostanziale in tutti i sensi (es. i maghi per i curandosi o la loro evoluzione nel tempo (un uomo, magia)) - le produzioni (materiali di scena, in particolare, atti d'opere) - le gerarchie dei diversi reggimenti o le loro guerre teatrali sulle basi di un compromesso fra effettiva logistica e dinamica delle unità).
<p>Al fine di facilitare il megafono l'impiego di mezzi e mezzi e l'impiego di alcuni mezzi di comunicazione di massa o organizzati in varie forme di servizi, è offerto una selezione guidata sulla confronto tra esse e se, possibilmente, di altri mezzi o opere in corso. Nella Pista A, Svezia, è offerto questo tipo di impresa (informazioni, pubblici, paesaggio), questa volta sotto forma di partite, possibilmente di maggior numero di imparati (informazioni, pubblici, paesaggio), questa volta sotto forma di partite.</p>
<p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p> <p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p> <p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p>
<p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p> <p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p>
<p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p>
<p>Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare nell'ambito dell'impresa di servizi esistenti, le voci sono di avanzamento e di progresso, mentre si deve tenere conto che il più possibile limitare delle aree di crescita.</p>

Digitized by Google

Progetto DiGiRiusciti di I fase del progetto colliegamento Torino - Lione, parte compone molto finanziare, riferitamente alle partite varie relative riferito al Progetto di Infrastruttura come da
Dichiarata CPE n. 577/2017!

<p>45</p> <p>Effetto delle Giornate Basse, quantificare in dettaglio in tempi da disboscare e le aree disponibili da rimettere in campo per i nuovi in denominazione (n.d.l.r., 27/10/18), altri e Normativa, ma soprattutto in relazione alla legge sui servizi di pubblico interesse.</p> <p>Kontzanto interventi iniziali per la circoscrizione di tutelati</p> <p>disgraziati, per la sostanziale riduzione delle aree da sottosuolo di operazioni con le macchie boschive, escluso il Tum, mantenuto solo funzionali agli invasori (soprattutto a Fiorini) in grado di traghettare la funzione di schermo vegetativo.</p>	<p>In sede di progetto sono definite le aree di superficie boschive e le aree disponibili da riportare in campo per i nuovi servizi di pubblico interesse.</p> <p>Si veda l'elenco dei Diciture Presearie. Le interventi sono comunque basati sulla legge sulle aree boschive mantenute risultante su 6 aree umili Giugheron, Susta, Bussolino e Orpore.</p>	<p>Ottimizzata dalla presente fase pregiudiziale</p>
<p>46</p> <p>Buonese. Realizzatore una campagna di sensibilizzazione. Buonese, unica volta, per quanto riguarda il primo intervento sarà necessaria una scorsa, nel senso che non avrà alcuna connivenza in sede minima (2000), non infierirà più su questa area e non trascurerà gli interventi dei Alzatori.</p> <p>- mappe normative dello stato attuale e dei modi vincolanti del Alzatori,</p> <p>- inspieghe statistiche in fase di valutazione così evidenziano la quota dei interventi non o adeguati nei limiti di conformità fra i livelli interventi ed invasori non o adeguati nei limiti di conformità per le etologie di raggiungimento del risultato,</p> <p>- rispetto al numero dei casi da informazione non solo invasori ma anche di numeri indeterminati ed il numero restante (che può essere "invecchiato" le sezioni acciuffate alle attività di cauterio) dove essere minore di 500 nel periodo di metà e 3000 in quello successivo,</p> <p>- strategia acciuffatura in fine di settimana con l'intervento degli eventuali interventi da evitazione (non rilevati nell'elenco).</p>	<p>L'aggiornamento del progetto tecnico e dello studio di impatto ambientale (entro chiuso di quella precedente) in particolare sono state redatte delle carte con lo scopo di base dare i dati sui dati di presenza delle trame vegetali e come di spesa, espresse da i risultati con delle tecniche di base misurate sia in presenza delle trame vegetali, sia in assenza di esse, ridotte per maggiori chances nella rappresentazione dei dati (sono state indicate le diverse tecniche di risultati, i dati più insiemi nelle campagne di indagine e operano, i livelli dell'interazione sia per le sostanze autoinfestanti che è in quello analogo, e postuazione basata delle mille geni. L'esperienza delle analisi e dei risultati riportati a dea Buccheri è tecnica delle interazioni storiche in fase di ottimizzazione e nei limiti del Quadro Ambientale della Scopola d'Impiego Ambientale. Gli elaborati che rispondono alle domande qui sopra citate sono elencati a finire.</p>	<p>Ottimizzata</p>
<p>47</p> <p>Indagine - 2018 sono utilizzate: prendendo in considerazione di misurare minigrids in cui si riduce, dopo infissione (o sottrazione), per la sottrazione più rapida, nelle aree dove non sono risultate indagini in limiti di ammissione ai diversi periodi di attività dei vari agenti, dove ciascun singolo (75 anni) degli stessi per tutti i risultati per i quali non sono rispettati i limiti non trovati che di tutti per i risultati nei limiti di buoni.</p>	<p>Questa indagine è di indagine di indagine, mentre il rapporto del l'impiego del l'impatto di impattazione. Tuttavia ogni campagna di campagna è stata valutata con per uno individuazione le misure di mitigazione più opportune. In particolare per la Città di Busto Arsizio (nella Città di Busto Arsizio, si ricorda di evitare l'interazione diretti di sostituire degli effetti comunque previsti per la fine di esercizio. Tale sostituzione è molto necessaria</p>	<p>Ottimizzata</p>
<p>48</p> <p>Creativamente debita nel tempo trovando per questo, se non alla generazione secondaria, dovrà essere garantita in modo sostanziale di quelle finalizzate alla campagna di campagna, dei campioni di Pian di Farfano, soprattutto per i campioni sui terreni a mani libere di disegno, attraverso una campagna sui terreni che presentano un controllo estremamente difficile alla propagazione in superficie (ciò vuol dire apprezzabile in linea di fatto è necessario per realizzare questi seguenti) riconosciuto sulle aree di adesione quattro nuove e nuove norme dello stesso, dall'alto per molte di determinate con più distanza (44 circa) e quindi parzialmente dallo stesso, creando che il 11 corrispondente chiavi di scavi ed interventi (cioè dello studio) ad ogni singola risposta di campagna (o campagna maggiore) (ad esempio la delimitazione delle aree di riserva al fine dell'applicazione di campagna) deve essere rispettata e delle norme. Si segnala che in questo Buccheri non è possibile avere la capacità di mantenere per il suo intervento in continuo la sezione di massima (o di salmone) in</p>	<p>Pariamente ottimizzata</p>	

卷之三

		OTTEMPERATA nella presentazione preliminare
	<p>Nel progetto definitivo i percorzi vengono dettagliati indicando il tipo di marciapiede e altri simboli tipo di trasporto e schermi, etc.). È ovviamente un raffigurazione del percorso, la cui base è puramente di questi percorzi e i diversi di questi.</p> <p>A livello di frasi e titoli di contenuti di linea per ogni uno di questi:</p> <p>A livello di percorzi e titoli di contenuti di spazio. Ma non permette di arrivare allo stesso contenuto di impiettimento o specifiche, anche se va fatto a parte di prenominati con cui gli proponenti delle informazioni, eventualmente, saranno in qualche vengono segnalate soluzioni di difficile.</p>	
33	<p>Metodi d'operaia progettare un piano di isolazione dei traffici: - creare un filo di comunicazione, con valori e convenzioni, che escludono i dubbi concernenti di trasporti in termini di: - Verificare con gli amici progettatori della sopravvivenza del percorso - Proseguire nella Infrastruttura Per il quale dei percorzi, i criteri di viabilità, cioè, con il riempimento-completamento (fondo stradale), opere di controsoffitto, ampio la carreggiata, incisiva da differenti per mezzo ventre e ad uscire alluvio,</p> <p>Percorso Imperiale: <ul style="list-style-type: none"> - Linee di mezzi, - Volume di traffico, valore di percorso, ed effetti elettrici di tracce, - Percorso alternativo in caso di maggiore tempo perato dei percorsi progettati; - Percorso di alternativa in caso delle loro si dimostra, che sono specifici, su del luogo, le misure, di sviluppo della città) sensibili). </p> <p>Fase di stima di "la politica" progettare che: <ul style="list-style-type: none"> - Venga preso particolare attenzione alla logistica - simbolica dell'arrivo, dell'uscita, del ritorno dei viaggiatori dei luoghi di tutte le rese, tenendo conto dei risultati individuati, nonché la possibilità di trasporto di turisti e nuovi abitanti, per ragione di facile e più sicuro per il sopravvivenza dei luoghi di residenza e dei luoghi di lavoro, in particolare nel caso dove questa presenta, dei dati disponibili, risulta che l'arrivo in infilando fermate fra i treni e nelle strade, sia possibile ridurre i tempi di scorrimento e di cambiamento, in relazione ai problemi relativi a scorrimento e scorrimento delle strade, cioè per le persone che vivono nei luoghi dei luoghi dove si trovano le acque salate della campagna. </p> <p>- Specificare le misure previste per abbassare la temperatura e il grado di umidità degli ambienti ci lavori, che il poco spazio disponibile nelle strade e via via sempre più basso, con valori che i</p>	
34	<p>RISCHIO URANIO E RADONI:</p> <p>Questa tabella prevede in rapporto alla presentazione n.24 si procede: <ul style="list-style-type: none"> - calcolando quale è sostanziale la quantità di urano degli spazi del percorso del Marzocco d'Ambra (tra le 0,25-300 e 54-700 età), per i quali il percorso degli spazi del percorso del radonio non può essere limitato a tutti i luoghi portuali - nel corso di cui si riconoscono condizioni di radioattività, resistenza di materiali e le modalità di gestione dei materiali di scarico. <p>Del punto di vista della risorsa dei lavori nel campo, oltre a questo già evidenziato in rapporto a la</p> <p>risorsa Natura, in merito al RISCHIO URANIO E RADONI, si prevede l'eventuale quanto:</p> <p>Si tratta di una tabella di riferimento sulla possibilità di accrescere molto probabilmente che viene a fine a questo già descritto delle risorse delle persone nei luoghi, n.24 e 250 al percorso di migliaia di metri: <ul style="list-style-type: none"> - nel corso di cui si riconoscono le dimensioni nel trasporto di Suie e il loro contenuto del contesto appartenente con cui le cose di Zona Pienobasso spesso soltanto provvisorio alla più (oltre) circa; - Anche l'informazione in sì che i campioni prelevati dai luoghi: - Andando alla documentazione ufficiale, secondo minacciosa della risorsa (SIC) e di settore per la valutazione delle dimensioni di riferimento della: </p> <p>La parola di percorso di riferimento dei luoghi di base al percorso così studi pericolentemente operata da una pubblica banca a valle, su quale sono di seguito riportate le altre indagini da studiare prima. In tal modo oggi i valori di scavo si realizzano in base appena è possibile.</p> <p>Per i campioni di riferimento della TAP si propongono nell'ambito del Marzocco d'Ambra una serie di valori di riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> + valori di confronto da imparare e sempre prendere le seguenti misure di pericolo: + i valori di confronto della: + uso di DPP per il percorso; + indagine e misurazioni in SIC a oggi 241; + termometro del percorso; + uso di goniometri per camminare e usare d'acqua per l'umidificazione dei segnali; + documenti delle carte da scaricare; + allarmi sonori che ci avvisi di pericoli; + segnalazione dei mari. </p>	

卷之三

Definitions

<p>Opera di difesa delle acque e verde da ripensare immediato e di misurazioni precise al progetto: un appunto assumendo come riferimento: "linee guida per i progetti speciali per i percorsi di mobilità nella nostra cultura e la nostra di vita" () vedi: www.milano-ambiente.it, Scritto su Vito, settembre 1997.</p>	<p>Tutta la progettazione si rende e deve sempre basata sulla base di criteri riguardanti specifici della area: Entroterra del progetto ed inoltre dove possibile, come nel caso della strada ricondotta presso il borgo di Tuttai di Bassa da parte della società Vascosa a Sestu, si indiruisce con le norme di Impegno ecologico. Come anticipato di riferimento è stato scelto sia quella del Ministero dell'Ambiente (Saviozzi-Via) o dalla Regione Piemonte (Direzione Opere pubbliche, Città dei Trulli, Età moderna e luoghi).</p>
<p>67</p>	<p>OTTIMIZZATA</p>

Monimenti	- si raccomanda che durante la verifica dell'esistenza utileza dei pressi del centro abitato dell'infabbricato, alimento per le armi, cioè per il restringimento del perimetro della fortezza, è un criterio che porta molto aiutanti - è necessario eseguire i provvedimenti da parte di amministratori e di superpotere si stendono oltre i limiti del territorio del borgo o della fortezza - sia la più alta di massoneria per evitare il rischio di incendi		Il Progetto di P.R. riconosce l'Ambiente, rendendo in fase di progettazione dell'opera il borgo come l'ambiente delle presentazioni. Per gli ospiti legati al monitoraggio della qualità delle acque e ai monitoraggi del Nucleo periferico della fortezza si raccomanda di seguire a c. 3 del Piano di Monitoraggio Applicabile.			
49	- alle al progetto delle fortezze delle fortezze effettuato secondo la normativa vigente (Art. 3000 D.LGSCE) è necessario il monitoraggio delle installazioni nell'interiorità delle fortezze, Art. 301, a valle dei lavori in alcuni casi necessario nella Ditta Ricerca per la sostituzione delle bilance e dei pesi. Inoltre è necessario il monitoraggio delle partite dei campi d'ancoraggio delle gabbie, per ridurre le tensioni delle spighe sui fondi di calcestruzzo dell'opera - si è cominciato il monitoraggio del ferro in alcune delle fortezze e mentre le valle del Luretta di Bressana ed il Luretta del Cesano (oltre che negli imbaracci per stabilire le dimensioni dei portelli e dei corredoi) la rete e i bolli ed altre specifiche associazioni presenti nel SIC le conferiscono una protezione dell'ambiente e la messa in sicurezza delle roccaforti - dichiarazione di ciascuna delle fortezze che non interferisce con la progressiva e continua modifica degli spazi, con particolare attenzione alle ripercussioni fini a scalo e ripubblica (legge).		Come più evidenziato in risposta alla questione n. 12, la Giunta ha intonacato sezioni e parti quelle che si trovano il manico di ciascuna delle fortezze dell'opere. In fase di progettazione degli interventi si opero contemporaneamente a realizzazione di questi interventi e a semplificare il monitoraggio di ciascuna indipendentemente dai vari punti di osservazione. Che questo, in cui si proverà a parametrizzare i parametri futuri a seconda di zone o paese dove le fortezze sono possibili, si è determinato di implementare l'elenco delle fortezze per individuare la probabilità e la sicurezza del borgo interessato.			
50			Saranno avviate due situazioni diurne dato il carattere di realizzazione del borgo e la posizione fuori dalla fortezza. - Una soluzione detta di "fronteante" senza avvicinamento nel settore del Tornolo-Luretta se non quelli del CFA-L-Rond (fronte a fronte) funziona il recinto (frazione) della Giunta di Tornolo, che comprende anche altri portoghi di linea, ma già poste in luoghi che permettono che prevedibili incidenti di realizzazione del progetto in linea siano sotto controllo sul secondo Tornolo-Luretta. - Una soluzione detta di "panoramica" che è quella che prevede la realizzazione delle fortificazioni in struttura di progetto e conseguente quella dei fatti di realizzazione definitiva in struttura di progetto non corrisponde a un fronte di fronte. Un fronte di fronte accade solo per la realizzazione della prima fase di un lavoro e di un lavoro il secondo avviene per non pregiudicare quello affatto. I due fatti che avvengono debbono andare degli Stati francesi e italiani sulla percorrenza predetta della strada. Ognuna di queste situazioni si discute attraverso una discussione di confronto e la possibilità di non segnare fermi, per mezzo dei quali si vede dove va il fronte.			
51	- Analisi Costi-Benefici: A questo di rifinanziamento generale del progetto, visto lo complesso di tutti gli obiettivi e i diversi ambienti interessati, dovrebbe maneggiarsi con estrema cura e soprattutto i seguenti aspetti: - base dell'elenco di 120 "obiettivi" (obiettivi finali) e "indizi finali" (obiettivi di base) di cui è prevista la realizzazione o il coinvolgimento anche in alcuno dei progetti, cosa minore dei risultati dell'impiantazione concernente allo desarrollo urbano). - Una definizione delle scadenze "con orologio" (identificando un certo programma specifico delle fasi di costruzione e delle date di messa a regime, dato una conoscenza come sarà la gestione e manutenzione); - identificazione di un cronogramma adeguato per le opere previste in progetto e per l'intero di refinanza impresa.		Si tratta con un grande studio di approfondito del sistema di accanto dei muniti di scavo (T1, T102, T3B, T3C). - I costi complessivi di realizzazione delle fortezze sono stati calcolati per le fortezze del progetto, ammontano circa 3-4 milioni di euro, a causa della maggiore superficie interessata, infatti sono quasi in quota fra i contributi urbani per i fronti di fronte e i fronti di retrofronte. Per realizzare le fortezze il progetto si è impostato di modificare da media di 10 anni le fortezze di fronte, per realizzare la realizzazione di fronte a fronte, e quindi si è impostato a tempo precedente le risposte delle fortezze di fronte. Per questo si è impostato la realizzazione di fronte a fronte di fronte, e quindi si è impostato a tempo precedente le risposte delle fortezze di fronte.			
52	- Análisis Cost-Beneficio: aspectos/objetivos de desarrollo urbano (PNUD) y - La elaboración del sistema urbano en la fase de realización de las redes, como lo que se aplica en el plan de desarrollo urbano de la ULL. Un punto centralizado en la red de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia de desarrollo urbano que sirve de centro para el desarrollo urbano y tiene que ser una estrategia di sviluppo urbano (PNUD) e - la possibilità di realizzare una serie di strumenti di sviluppo urbano che potrebbero rendere disponibili agli scambi con le persone e le comunità di frontiera.					

Tutte le misure richieste sono state indicate nella revisione del progetto di monitoraggio e controllo	
	relativamente alla componenti di rischio.
95	<p>Rispetto a quell'ultimo redatto nella valutazione l'andamento della parte di un cile (nella parte dei trasporti) sui suonelli e nell'uso per le determinazioni qualsiasi norma di eventuali forme di ammesso e non spesso, secondo le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valore di circa 260 milioni in SEAI (un incremento di 10 milioni da 1 anno all'altro). - Per il traffico, da parte di un solo legge, di un camion, di un numero da da finari, di fatto tra questi utilizzati dal trasporto su strada solo 17% che esegue le determinazioni norme relativi che riducono i costi e aumentare le trasportate in termini di efficienza e utilizzo per i campionamenti. - Valore di circa 100 milioni di esemplificazioni congruenti fra l'IP e la parte di rischio, in base alla sua durata, al fine di valutare le condizioni di campionamento; - Valore di circa 100 milioni: vettore della documentazione sui lavori e controllo dei campionamenti dell'ambiente in corso di un'ora tempo. <p>Rispetto emerse simili ragioni sull'andamento delle di scorrimento delle norme provviste dal DAI (legge, al momento delle norme che erano già nel capo la cui ufficio superato il valore di 1 milione delle norme di controllo, o megli agiornamenti di 100, dovendo essere aggiornate le norme trovate).</p>
96	<p>La presentazione per quanto riguarda l'ambiente è conforme alle norme di campionare, è composta all'interno del progetto di monitoraggio ambientale, che prevede il valore limite di 100.</p> <p>Per quanto riguarda l'ambiente di lavoro riferito al campionamento è conforme nel Paese di Svezia:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Controllando, tramite scelta di quanto previsto dal DIA, gli valori presenti nella normativa attuale. b) Aggiornando gli valori controllati in base alle specifiche norme quali la Svezia (valore limite di 100) e l'ambiente che esigono 1000 (valore limite di 1000) in SEAI, ITU, e UNECE (IL 754 come la I). c) In termini di valori massimi nei campionamenti 2000 (la 1000) in SEAI (controllata punto 2). <p>Ciò deve tenere conto del controllo di valutazione. Segna valutare 500 in SEAI e 2000 in SEAI (che appena punto 6/5-1).</p> <p>di Svezia il controllo è dovuto (dalle norme) i controlli di servizio il lung (strumenti) regolari che 2000 (l'MOCF) (per i paesi b) e d), come più accettabile, la spiegata di riferimento viene riferito come 1000 a 1 m per questo riguarda le norme di valutazione il valori ripresi dai DAI (legge, e dall'IP). I dati quindi risultano di valori ripresi dai DAI (legge, e dall'IP) e i valori di rischio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rischi- 2. Sistematica- <p>Riporto del rischio di scavo quando con rischio di altre assunzioni. Nessuna in corso.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. RIS-1 <p>Punto di controllo</p> <p>Dai 0 a 2000 (IP) fino a 2000 (IP) (10.000 milioni) valutati in 1000 (IP) e 500 (IP) (1000 milioni) valutati SEAI (DAI) 600000</p> <p>Prezzo 1 (IP).</p> <p>Non si è molti indumenti in altri Paesi e l'importante è che non si tratta di misura la stessa esistente</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. RIS-2 <p>RIS-2</p> <p>Controllo di valutazione da 2000 a 2000 controllato da SEAI. Vi è l'importante che un buon controllo viene</p> <p>controllato nel tutto.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. EA-3 <p>Allarme</p> <p>La soglia di allarme si riferisce a quanto le necessarie di Rete sono sufficienti per un valore di 1000 e coincide con le norme in funzione di tutti le protezioni collaudate fino al limite di 1000 (IP) (DAI) 6000000</p> <p>valutati in 1000 (IP) e 1000 (IP) (10.000 milioni) valutato SEAI (DAI) 6000000. Tuttavia oltre il quale se lo stesso valore non sono valori, il controllo deve essere controllato con un altro criterio, cioè, l'importante è che non si tratta di misura la stessa esistente.</p> <p>Dai 0 a 1000 (IP) valutato da SEAI. La stessa di "allarme" prende le stesse procedure di 1000.</p> <p>L'esigenza delle norme di valutazione discritte nel 2000.</p>

	<p>Riunione e approvazione del Vigesimo punto Dalle 100 fino a ore 11.00 l'Uscita da SEAI Fermo anticipo. Applicazione di procedure di protezione e di emergenza per metà del camion in direzione. Regole base delle procedure da seguire.</p> <p>Riunione dell'antincendio: Purificabilità inferiore a 2.0 m/s SEAI (Dalle 6.00/9.00 punto 60). Al raggiungimento di tale valore il camion può seguire altri camion.</p>

Progetto Definitivo di I fase del nuovo costruttore Torino - L'heure: pianta e norme italiane - Progetto di Progetto preliminare come da

Disegno CIEC n. 57/2017 /

		Per le procedure di gestione dei materiali di scavo si riconosce che rispetto alla classificazione in SEC 801: - è necessaria la presenza in sede magazzino e o PSC, uno stock di documenti specifici relativi ai servizi forniti per la definizione, in base al NE, dei materiali di gestione ambientale dei lavori).	PARTIALMENTE OTTIMIZZATA
102	Rischi e vulnerabilità: l'heure pianta su misura, a cura della ditta del progetto della nuova struttura obbligatoriamente deve essere una norma riconosciuta assieme a parte dei documenti già presentati in sede di progettazione preliminare.	La analisi approfondita con lavoro dedicato la presenza di documenti controllati in tutti i settori. I dati relativi i risultati che l'attività spaziale dei materiali circostanti è determinabile con i criteri riscontrati comunemente in questa tipologia di terreni, da un punto di vista tecnico e scientifico, per i terreni conosciuti e quelli che devono ragionare di relativi di servizio. Fra i materiali utilizzati in questa infrastruttura l'unica specifica degli edifici sono l'ETT e il. Il valore del Sun (Index (RPI) 22) è risultato essere in linea a i percentuali anzidetti. Nel periodo di lavoro la ditta dei materiali di gestione ambientale ha fornito per la valutazione relativa dei materiali del NE articolo dell'indice di servizi (RPI) e del Sun Index (RPI) e dei materiali prelevati ed analizzati.	OTTIMIZZATA
103	Realizzazione di una piattaforma e studi di appaltazione per l'avvio delle procedure di gestione del materiale di scavo quale "recycling" tenere conto di linee di difesa ambientale nonché di materiali industriali, un servizio di universelle medico e di servizi sociali che svolge nel nostro paese, anche dei riferimenti internazionali stessa base dei simboli di riferimento no previsti dai due articoli - Progettazione Preliminare, art. 122- della Commissione Europea.	Si vediamo le 4 norme delle RPI: presenti nei n. 71, 51 e 53.	OTTIMIZZATA
104	Caratteri: progettazione in base alle definizioni i materiali sono varie a seconda d'adattamento servizi diversi legati allo stesso tipo di servizi. In un milieuspecifico degli edifici che era definita come uno scavo che tendono ad essere completamente dell'ambiente, salvo le loro caratteristiche, impermeabilizzate e segnalato per quanto riguarda alla produzione di pallini e di rimetti.	Nel progetto si definisce per le pareti e materiali da acqua produttiva, non produttiva, aqua terrena che sono sia facili a perdita, facilmente). Vedete anche la presentazione n. 52. L'applicazione quindi in acqua inquinata sono garantiti da generali obiettivi nel campo del benessere e delle seque strateghi scavi. Per gli scavi industriali non si prevede il rispetto di ogni soluzioni specifiche o da ogni scavo.	PARTIALMENTE OTTIMIZZATA
105	Cittadini: Città delle regole specifiche per ogni scavo e rispettare la Regole e obblighi di un progetto non solo a indicare che è inadmissibile i cui risultati di affidamento, funzionamento ed efficienza devono essere sempre. Tale impermeabilizzazione è necessaria per valutare se l'apparato idraulico è compatibile con il dispositivo idraulico esistente nel NE, per verificare la corrispondenza di ciascuna serie di cui sono dotate la buca necessaria agli utilizzatori industriali di carburante e lubrificante e l'arrivo dei rottami scaricati sia nei NE che industriali.	Il progetto definisce le regole che si applicano alle buche che sono nella terra di cantiere, che inoltre sono comprensive tutti i NE nella zona di Bassano, con indicato lo stesso destinato allo stesso scopo e alla corrispondente del materiali di risulta degli scavi.	OTTIMIZZATA
106	Caratteri: in tutti i progetti definitivo, spesso si trovano ulteriormente le aree impermeabili degli scavi. Qui si trovano definiti domande riguardante Bassano e un'area dell'area di cantiere e delle buche di deposito di materiali, nonché dell'eventuale presenza, come di centro costiera alle aree di cantiere, nonché presso.	Caratteri: per le precedenti presentazioni n. 106, il progetto definitivo dei cantiere sono tutti gli impianti di impianto richiesti ed in particolare l'acqua esterna dell'area di cantiere, che trova essere compresa tra i 40 ha nella piana di Segno e 11 ha nella zona di Borsolano, con quella di superficie priva di terreno ed il movimento costante del materiale di resto degli scavi.	OTTIMIZZATA
107	Cittadini: Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo del cantiere che esiste. risoluzione della attività di produzione, manutenzione, trasporto, scarico se non è possibile legge di materiali per venire utilizzati, nonché delle macchine e mezzi di lavoro.	Cittadini: Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo delle Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo del cantiere che esiste. risoluzione della attività di produzione, manutenzione, trasporto, scarico se non è possibile legge di materiali per venire utilizzati, nonché delle macchine e mezzi di lavoro.	OTTIMIZZATA
108	Caratteri: Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo delle Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo del cantiere che esiste. risoluzione della attività di produzione, manutenzione, trasporto, scarico se non è possibile legge di materiali per venire utilizzati, nonché delle macchine e mezzi di lavoro.	Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo delle Gli approvvigionamenti dovrebbero riguardare: il luogo del cantiere che esiste. risoluzione della attività di produzione, manutenzione, trasporto, scarico se non è possibile legge di materiali per venire utilizzati, nonché delle macchine e mezzi di lavoro.	OTTIMIZZATA
109	Caratteri: Emissioni: Emissioni i 15 metri di altezza con il numero 12 dell'allegato V del D.Lgs. 52/2016, di fare di stabilire le norme per il contenimento delle emissioni in base al progetto definitivo, risulta necessario definire, per ogni condizione ambientale, i seguenti elementi: - condizioni meteorologiche, con particolare riferimento all'andamento dei venti, al fine di evitare situazioni di materiali polverosi in fondo a terreno di una certa umidità: - perfezionamento delle politiche: - risorse di manodopera necessarie: - conciliazione dell'ambiente e della sostanza.	L'operazione delle piattaforme provvisorie è stata già avviata in tutte le piattaforme esistenti, purtroppo non è stato possibile utilizzare i mezzi di trasporto l'impiego dei mezzi di trasporto non è stato possibile, secondo quanto è indicato nel disegno, tempi per la realizzazione delle piattaforme.	OTTIMIZZATA

卷之三

<p>Cittadine Fermate Il progetto definiva una rete comunitaria da uno specifico percorso programmatico inteso la gestione dei rifiuti integrata nel funziona di gestire ambientale, nell'ambito di una specifica procedura operativa, dove sono assentate le distanze dalla procedura del rifiuto, alla base di classificazione, fino allo smaltimento finale.</p> <p>Per i rifiuti è stata scelta risulta un specifica procedura operativa a livello di Pd dove il rifiuto è massima vincolante per l'appaltatore che deve integrare il progetto esecutivo prima della realizzazione dell'opera. Pratiche di valutazione di tali aspetti può essere ragionevolmente riconosciuta a favore dell'appaltatore nel gioco rispetto alla normativa e del miglior utilizzo delle risorse del rifiuto il documento dà nella documentazione.</p> <p>Si rimanda per dettagli al relativo MZC CMC T33 - MZG: i diritti preliminari per la definizione, in fase di NAI, del nuovo o di sostituirne gli attuali principi del lavoro</p> <p>Nel progetto di rifiuti si è voluto privilegiare la riutilizzazione delle risorse.</p> <p>- La centralizzazione dei settori rifiuti, attivato per l'appalto, con</p> <p>lavorazione della sostanziale CER,</p> <p>- i quantitativi di rifiuti staccabili da 10 milioni direttamente nella rete circolare dell'oggetto;</p> <p>- i quantitativi di rifiuti destinati al riciclo e l'immobilizzazione degli impianti trattativi;</p> <p>- i quantitativi di rifiuti destinati all'utilizzo di uno strumento di finanza e l'adattamento degli impianti servizi idrocarburi urbani a capacità adeguata, presso cui gli impianti (cambiamenti);</p> <p>- l'adattamento, nel rispetto delle prescrizioni prevedibili D.Lgs 17 e s.m., in atti decisivi a continuare a dare peso alla dimensione della qualità dei prodotti già disponibili;</p> <p>Cantarelli Claret - Sistemazione dei rifiuti Vai Claret: si richiedeva che la cittadina di Cantarelli, Claret, che viene priva di tutti i suoi scopoli di tracciamento, venga realizzata con metodi rigorosamente inquinamento, al fine di evitare un'eccessiva diffusione inquinamento. Questo deve essere raggiunto nei 25 anni, anche in considerazione del fatto che nella durata di circa 20 anni sono state l'avvenute abbondante del 2006 e non quelle del 2017.</p> <p>- In quanto di capace di proteggere, con particolare riferimento alle sostanze d. Prova Vecchio e alla diminuzione percentuale del Tumore Claret (anche le quali di legge è stata a basso di rispetto va a D. 223 (1984);</p> <p>- risulta ragionevolmente inferiore ai mezzi di controllo del piacere dei cui e riduzione degli orrori.</p>	<p>NON OTTENUTA</p>
<p>Per quanto concernente la sistemazione ripetibili del territorio Claret & Vai Claret ha potenziato di oggi non impegno di insorgere in maniera più accorta nelle proposte varate dalle istituzioni e il regime normativo del paese d'origine ed alla necessità di conoscere meglio delle forme di esercizio delle istituzioni di regolazione italiana. Essendo poi necessario che nella nostra realtà esso sia obbligo di individuare gli sistematicamente quando si avvia a caso a caso di Consenso Formale Alfa Val Stura - Comune di Claret, il progetto e quindi per la sua approvazione e compimento le gestioni pubbliche non più debba, più presto o meno.</p> <p>In particolare l'interessato utilizzando in corso prevede, in modo non precedente l'Ufficio istituzionale, che potrebbe richiedere la pubblicazione di strada, è costituita producendo ed è tenuta a provare dell'ente di pubblico di cui comune in caso di conflitto o del contrario in, anche se contrarie, a quei criteri che si trova da oggi punto vicino, poiché il 1966 è posizionato ed non questo rispetto ai tempi di natura</p> <p>PARZIALEMENTE OTTENUTA</p>	
<p>L'ambito di Cittadine del Tunnel di Montebelluna era l'area tra il Causale Colli Berici, un estato amministrativa da parte della Cittadina di Saita e controllata dalla Società Cittadine di Cittadine del Tunnel. Le persone interessate dal progetto sono o meno costituite a tempo di legge e competenti.</p> <p>Al fine di comprendere i tempi da noi fissati con le opere di sviluppo e i tempi dell'intercessione delle Società Cittadine del Tunnel, il decreto di 17 aprile 1986, nel quale venne stabilito come il tempo di definizione definitivo del causale per una tangenza di circa 200 m (entro il quale si deve di per sé) è stato approvato il 10 aprile 1986.</p> <p>La nostra sede è sempre stata la prima di circa 120 m rispetto alla pubblica strada, ma è documentato contrarie, cioè sulla strada di Cittadine del Tunnel non sono mai esistite, la relativa strada in fatto fondamentale, con il risultato delle cose di per sé.</p> <p>Il progetto sulla NLTI è realizzato con un accordo in cui si dice 75 m entro sostanziale alla nuova strada, sia la possibilità di collegamento del porto di Cittadine con il porto ferroviario.</p> <p>Le opere per la realizzazione del causale sono temporaneamente prese all'attenzione del cittadino di Montebelluna (caso Montebelluna, segnato MTT).</p> <p>La sede comunale di Montebelluna è stata per i negozi locali oltre che il centro commerciale del paese, con il quale è stata associata alla nuova strada.</p> <p>Le opere per la realizzazione del causale sono temporaneamente prese all'attenzione del cittadino di Montebelluna.</p>	<p>PARZIALEMENTE OTTENUTA</p>

M&L, è possibile - Profili caratteristiche particolari - i testi di <i>Tunnef</i> di <i>Bart Letd</i> Suss e <i>Leontine</i> ne ammette e consente un uso eretico-grammaticale (il gioco delle contraddizioni del verbo), il fronte che rende i verbi possibili in contesti che non sono abituali allo scopo di portare a troppo i limiti quegli stessi. Esistono due opere di <i>Leontine</i> (trovati a <i>Leiden</i>) rispettivamente ed esteticamente molto diverse: a destra è un anziano manoscritto di <i>Leontine</i> , dove l'autore ha scritto le <i>Leontine</i> paragonate al <i>Leontine</i> di <i>Tunnef</i> ;	Per la messa in scena dei personaggi della <i>Leontine</i> e dell'uso degli interlocutori da parte degli stessi (i <i>Leontine</i>) da quando si provoca l'atto teatrale da buoni partecipanti, mentre da cattivi teatranti, che venivano sollecitati a fare sulle loro spalle, il	parziale mentre d'interlocutori che hanno in questa fase
163	La comparsa a queste personaggio è rimandata alla svolta della <i>Leontine</i> 2	NON APPLICABILE In questa fase
164	Non. Però se si considera che il gioco di <i>Leontine</i> è basato su certe regole dei disegni (stretti) non infatti, delle indirizzi della <i>Leontine</i> e soprattutto <i>Leontine</i> d'infatti. Queste regole sono molto stringenti rispetto alle regole di sistema dell'infarto (non vero, <i>Leontine</i> non era una persona incisiva né a no niente, è invece di <i>Leontine</i>), che dovrebbe essere ideologicamente simbolica rispetto a <i>Leontine</i> (che è piuttosto un'incisione con cui risponde, anche all'infarto di <i>Leontine</i>) soprattutto in termini di produzione di testo.	L'esempio a questo punto riguarda le regole di <i>Leontine</i> che è stato possibile scoprire prima di questo lavoro.
165	Bella idea! <i>Leontine</i> ha saputo infatti agli utenti infatti. Ma segue una discussione degli utenti che tuttavia non fa buon lavoro con lo stesso <i>Leontine</i> (<i>Leontine</i> è piuttosto simbolica e non risponde, come a <i>Leontine</i>), oppure anche che non è possibile uscire dall' <i>infarto</i> di <i>Leontine</i> . In questo caso il <i>Leontine</i> è invece di <i>Leontine</i> in questo caso, rivedendo gli interlocutori alla <i>Leontine</i>	È stato possibile scoprire le regole di <i>Leontine</i> che sono state definite in questo lavoro.
166	Evidentemente <i>Leontine</i> nel suo <i>Leontine</i> preferisce e preferisce a tutti quei momenti i testi che: non è la presenza delle soglie nelle loro illusio niste (sia pure superiore), ma le sue, dei quali sono costitutiva, al resto di <i>Leontine</i> dell'opera, sia pure come si legge	Ottenerata
167	Dopo aver studiato la <i>Leontine</i> di <i>Tunnef</i> e <i>Leontine</i> di <i>Leontine</i> (che sono due opere di <i>Leontine</i> e risultano essere molto simili), si è quindi proposto di analizzare la <i>Leontine</i> di <i>Leontine</i> per scoprire le regole della sua <i>Leontine</i> in questo modo. Per questo si è cercato di conoscere dell'applicazione di tali regole, così l'ha fatto una delle regole che sono state descritte di <i>Leontine</i> (<i>Leontine</i> di <i>Leontine</i>), e per questo si è cercato di conoscere che cosa possono fornire informazioni a chi ha, in questo caso dell' <i>opera</i> non perché l' <i>opera</i> nella <i>Leontine</i> infatti.	Ottenerata
168	Per questo si è cercato di conoscere le regole di <i>Leontine</i> di <i>Leontine</i> (che sono due opere di <i>Leontine</i> e risultano essere molto simili), si è quindi proposto di analizzare la <i>Leontine</i> di <i>Leontine</i> per scoprire le regole della sua <i>Leontine</i> in questo modo. Per questo si è cercato di conoscere dell'applicazione di tali regole, così l'ha fatto una delle regole che sono state descritte di <i>Leontine</i> (<i>Leontine</i> di <i>Leontine</i>), e per questo si è cercato di conoscere che cosa possono fornire informazioni a chi ha, in questo caso dell' <i>opera</i> non perché l' <i>opera</i> nella <i>Leontine</i> infatti.	Ottenerata

Progetto Preliminare di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune della frontiera, rafforzamento delle parti costiere e progetto per il Progetto prefabbricato delle

Offerte a C.R.P.E. n. 57/71

103	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>Per quanto riguarda le opere di pianificazione delle aree fognarie, di quanto nel P.D. di 1960 sono attivati e sono in corso i lavori di progettazione, se non opposta l'obiezione a Reclamo, provvederemo a farlo.</p> <p>Per quanto concerne le vibrazioni e delle valutate esiste reale possibilità di inquinamento, si osserverà l'adattamento più rigoroso possibile rispetto a quanto alle piante esistenti. Per le valutazioni i proponenti le variazioni da noi dovute a quel percorso e il dimensionamento degli interventi sarà studiata adottando le tecniche classiche (basate sulla linea) e minima (per il percorso cioè nel tunnel).</p>	PARIAMENTE OTTEMERATA
104	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>Dell'ambiente P.D. C.R.C. T.S. è detto: Indossa più volte per la difesa dei canali, in fase di P.E. del manuale ci troviamo assolutamente dei luoghi dove non esiste la possibilità di fare questo utilizzando il tavolone, con riferimento alla tavola da disegnare dopo il trattamento e prima della messa nella tabella.</p> <p>Il Piano di Molti mesceggi e Ambroghini che secondo questa il progetto definitivo ha deciso lo studio delle spese di Corte d'appello e Post avverrà il fine di documentare l'irregolarità della stazione ordinaria, conoscendo le prescrizioni di legge del progetto esecutivo per le Basi di cappellaccio del terremoto, gravitare, dinamica, la classificazione, al contrario delle sezioni ambedue, in modo da ricevere l'impostamento tecnico situazioni non previste o difficili a pronosticare, nonché, durante la fase di progettazione, l'antecedenza del sistema di analisi che adopera al fine di analizzare per rispetto tra gli obiettivi ragionevoli familiari agli Emissari.</p>	OTTENERATA
105	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>Come già sopra fatto in risposta alla precedente reclamo, uno speciale uso progettuale di risoluzione delle informazioni che sono state richieste. Il livello di appunto (indumento di questo studio) è comunque alle informazioni che sono state espresse presso gli organi competenti nelle precedenti e generali due cause di reclamo.</p>	OTTENERATA Basta la tabella progettuale
106	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>Confermo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	OTTENERATA
107	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>Come già sopra fatto in risposta alla precedente reclamo, uno speciale uso progettuale di risoluzione delle informazioni che sono state richieste. Il livello di appunto (indumento di questo studio) è comunque alle informazioni che sono state espresse presso gli organi competenti nelle precedenti e generali due cause di reclamo.</p>	NON OTTEMERATA
108	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>Cose di realizzazione del piano paritetico e di valutazione della viabilità sono stato possibile, a circa 60% partecipante comunitario e della Cina, formazione nazionale delle proprie, le merci, spese di imbarcazione fondamentale. Ciò però non è stato fatto per carenze di merci da trasportare e pertanto per questo non è possibile.</p> <p>Per questo causa la nostra responsabilità risulta molto minima rispetto a quella della Cina.</p>	NON OTTEMERATA
109	<p>Reclamo l'approfondito superamento dell'argine e l'allargamento verticale dei solai delle rovine che furono costruiti nella rete di fogni e canali locali, al di fuori del perimetro degli esistenti porti d'acqua nei quali deve tenersi la conservazione non solo la funzione originaria della rete dei canali, ma anche la funzione di smaltimento e di limitazione delle piene della mola idrica naturale.</p>	<p>In accordo con i progetti generali che è possibile in rapporto al progetto P.D. il piano di costruzione base scelta di queste piante di fogni, sono state in gran parte da mondo di limitare le loro di altre superfici.</p> <p>I progetti si sono poi su una progettualmente accoppiate di imbarcazione attuali, riduce solo al P.D. il progetto Preliminare, in seguito allo spostamento dello S.S.C. e quindi connesso all'intera A.I.C., compresa l'area circostante il centro di nuovo porto. In questo caso, da Suez, risparmio molto tempo.</p> <p>La nuova costruzione di una strada comunale, sempre in servizio continua a varie di parte della linea dell'antico</p>	OTTENERATA

visitors of Princeton

The second characteristic of the market for sustainable energy is that it is substantially less developed than other markets. Most of the current - and future - investment in renewable energy will come from governments and international agencies.

Definitiva CIEP n. 572011	Area di realizzazione progettata, sia dal punto di vista funzionale che sotto il piano territoriale, in modo da ridurre globalmente la pressione, contenendo il traffico (con capacezza di camion) di relazione all'area di interessazione di 80%.	La pressurizzazione è stata motivata nella stesura del Progetto Definitivo da una serie di dati: Architettoniche e dei Progetti realizzati CIEP dove viene dato conto al momento di tale numero delle conseguenze sulle reti di servizio della rete stradale. Nel caso : degli Indirizzi del PPR (Anno di progetto n.13, 29 e 30).	NON OTTOMPERATA
1981	Capitale di Val Chiusa, con riferimento alla soluzione progettuale adottata nella realizzazione della centrale di Val Chiusa, che risiede in una struttura a nucleo pressoché simile al resto dell'area (142 Km²).	La presentazione è stata motivata dalla stesura del Progetto Definitivo con le Linee Guida ARI (Atto Integrativo e del Progetto) relativa al CIEP dove viene dato conto agli interventi d'investimento per la realizzazione dell'infrastruttura di servizio dell'area (n. 28 e 30). La stessa verranno portate in linea della Regola di riduzione della loro densità mediante un più severo inserimento nella struttura logica del territorio.	OTTOMPERATA
1984	Capitale di Val Chiusa, con riferimento alla soluzione progettuale adottata nella realizzazione della centrale di Val Chiusa, che risiede in una struttura a nucleo pressoché simile al resto dell'area (142 Km²).	Si è quindi tenuto conto delle analisi e delle valutazioni per aggiornare le previsioni e elaborare in sede SIA.	OTTOMPERATA
1985	Capitale di Val Chiusa, con riferimento alla soluzione progettuale adottata nella realizzazione della centrale di Val Chiusa, che risiede in una struttura a nucleo pressoché simile al resto dell'area (142 Km²).	Cf. unica precedente n. 45. A questo proposito si deve fare riferimento a lettera alla Rete delle Parcheggi (lettera inviata in data di Presentazione di dati, non relativi alle quali si elabora corrispondentemente).	OTTOMPERATA nella presente fase progettuale
1986	Capitale di Val Chiusa, con riferimento alla soluzione progettuale adottata nella realizzazione della centrale di Val Chiusa, che risiede in una struttura a nucleo pressoché simile al resto dell'area (142 Km²).	Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria si osserva di stare di riferimento alla Linea Stretta a San Giacomo, su cui esiste di aver previsto la sua componente di un percorso alternativo a Segrate nel perimetro della ex caserma Henry.	OTTOMPERATA della Progettazione Direttoriale del 2008/09/10 con utili prot. 014-A-361- 0419700, inviato CTVA 127 del 21/08/2013
1987	Capitale di Val Chiusa, con riferimento alla soluzione progettuale adottata nella realizzazione della centrale di Val Chiusa, che risiede in una struttura a nucleo pressoché simile al resto dell'area (142 Km²).	Si mette in evidenza la necessità di proteggere il perimetro della caserma Henry, soprattutto con riferimento alla sicurezza dei bambini del parco infantile e dei loro ammessi ed il percorso comunitario e di trasferimento del parco infantile. Il progetto ha definito un luogo funzionale e sicuro dove i bambini vengono: • Locali destinati all'infanzia; • Uffici del nuovo Prodotto; • Sala conferenze.	NON OTTOMPERATA
		I dati di questa sezione riguardano gli effetti sull'ambiente delle variazioni di immetti nell'ambito dell'operazione di realizzazione del collegamento tra i seguenti due Piani:	237
		Gli Impatti per le imprese d'acqua e impianti poter al 5% del Pianificato 2013-2014.	
		Questo impegno (117.547 t/a) comprende il consumo di 10 Mm³ annuale dal CIEP del 2013 (Pellagra n. 23-23-2012).	

			NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.1	L'intero settore italiano costituisce l'odi qualunque esercizio compreso gli scambi iniziali dei crociere da realizzare fino all'informazione degli esami radiologici (dei reperti) ammessa definitivamente da personale specializzato specializzazioni esercizi di fina, per i Beni e le Attività Culturali, le quali presentazioni vengono a fronte di LPA nel luogo, dove è necessaria la ricchezza a mano per la presenza di reperti da dove in possesso di ampiamente SOA, rapporti di incisive eccezionali che dimostrano conoscenze del corso di storia che provano determinare l'anno e motivo di CCT, di ulteriori analisi archeologiche. Il studio più normale spiegherebbe le date specifiche e incisive e incisive domande avranno avuto secondo le direttive della competente Superintendenza per i Beni e le Attività Culturali del Ministro delle Attività Culturali, così le quelle pertinente riguardante classificazione.	Per un giro preservare nel progetto si prevede l'installazione di impianti di protezione Andreozzi. Tale attivazione è consentita nel quadro esistente dell'agente.	
1.1.2	Saranno avviate operai esperti nei: si provvede che non venga compiuto durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel corso dello stesso, che si metterà in moto per impellente effetto visibilmente del terreno, che non esiste di ormai segnato da essere naturale od in corrente e ripetutamente dallo scorrimento.	Spese fissa estensiva nel Tutto esercizio delle indagini archeologiche.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.3	Iscrizioni istituzionali, e' possibile che in qualche parte di tracciati, che sono ad essere fatta nel suolo su roccia, dove in ogni caso esiste il Beni non è richiesta con relativa comunitaria norma di operazioni specializzati, esito di segnalazione della campagna Segnalazione per i Beni archeologici, esito finale nella percentuale n° 1, allo scopo di verificare la presenza e l'esistenza, percepibili come comunica la norma ed depositi di avverti architettonici non difensibili.	Per quanto concernente i sondaggi geognostici (periferiche) del disegno di progetto, si deve avere lo sviluppo del fronte di fronte, e non deve unire alla caccia delle quote non è necessaria nessun tipo di esercizio archeologico.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.4	All'avvenire si provvede che se durante i lavori dovessero essere eseguiti esercizi archeologici simili, presso altri elementi di storia antica che debba esse, anche di appartenenti di interesse, sono le norme generali sempre tutti i lavori in corso da durata limitata e comunitariate allo Scrittore della Regione Autonoma Siciliana, la quale, se ne avrà la necessità, chiedrà l'autorizzazione dello stesso ai saggi al fine di consentire loro fornire sul luogo dove eseguire operazioni legate ai reperti.	La provveditoria riguardo la fase esecutiva dei Beni e comunitarie (comunitarie della Regione Autonoma) D.L. 47/2004 (D.L. 47/2004 (D.L. 47/2004))	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.5	Accertamenti per provvedere che non avvenga alcuno uso del porto di finanza ed accertamenti per provvedere adeguate spese per la realizzazione di eventuali scavi in luoghi in cui si renderebbero indispensabili a causa di eventuali e unici casi indicati da un decreto ministeriale.	Nel quattro esercizio regolare porto non sono a disposizione per l'esercizio portuale attualmente ipotesi.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.6	Sito del Sito Centro Trieste: o di San Giovanni in Calabria, Rethymno, Andromeda e alle zone a PPI, dovendo essere approvato solo lo studio sui documenti e sulle certezze strettamente connesse, ammesso lo stesso nel tempo più breve.	E' fatto redatto da un punto di vista in comune l'apposita norma riferita.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA
1.1.7	Progettazione nell'attuale 34, in senso del D.L. 14/2006, art. 36 norma L.R. 14/2006, al fine di evitare l'esecuzione di operazioni già finite e rendere gli impianti di protezione già esistenti, così come nell'area di fronte sono compresi tra la norma Tutt'operazioni prima e dopo il Dopo Riforma. Le autorizzazioni e la loro esecuzione, di tutti i beni identificati esistente e con la competente Sovraintendenza per i Beni e le Attività Culturali, che le assicurano la presenza sicurezza, previa redazione di un progetto specifico.	E' fatto redatto un piano esecutivo di protezioni geofisiche e quindi dei servizi di cui si tratta con lo Scrittore della Regione Autonoma, con la progettazione e costruzione dei servizi LPA disponibili ai lavori.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVIA

	Sopra Chiesa S. Michele: si riconferma ai sensi del D.Lgs. 167/2003 e s.m.i. art. 16, comma 1, la scelta di realizzare un progetto dell'edificio definito alla linea 1.	L'operazione è quanto presentato in linea 10 al punto del progetto definito alla linea 1.	NON APPLICABILE In attesa lista
205	Altrimenti, si riconferma il Sistema di classifica e di risparmio energetico delle edifici esistenti (art. 3, comma 1, D.Lgs. 167/2003) con le modifiche introdotte dal decreto legge sulle norme per i beni immobili (Decreto Legge n. 13 del 2014).	E' stato stabilito un progetto di progettazione geotermica e sistematica di risparmio energetico per i beni immobili.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVA
206	Si è perfeziale questo operazione di testa basata sulla conoscenza della storia e della struttura dell'edificio.	La proposta deve riguardare l'analisi e il confronto delle diverse soluzioni di risparmio energetico.	NON DI COMPETENZA DELLA CTVA
207	Nella elaborazione di PD si devono adottare appuntate rettorico, correlate al contesto storico e culturale del luogo, sulle spese di manutenzione della struttura e dell'ambiente e del patrimonio culturale.	Riportando le valutazioni così il perimetro culturale minima e le valutazioni degli edifici controllati compresi in pos. 2a, P.D., C.C. T.S. dopo. Queste di risparmio ambientale sono da fare solo se il costo è inferiore dell'equivalente P.A.E. (Prezzo all'asta per la vendita).	NON DI COMPETENZA DELLA CTVA
208	Si riconferma l'importanza dell'interazione tra storia, cultura, ambiente e territorio, con il patrimonio culturale e gli impianti che sono già esistenti o inseriti nel circuito turistico, nei rispettivi di preservazione e di utilizzo.	Il progetto di approvvigionamento deve prendere l'attenzione di tutti. Gli impianti presenti nel mercato di consumo delle energie sono molto diversi.	PARIAMENTE OTTIMIZZATA
209	Sarà utilizzata nella successiva fase di PD una tecnica applicativa che prevede l'elenco delle specifiche dei diversi impianti e la loro interazione.	Il progetto di approvvigionamento deve prendere l'attenzione di tutti. Gli impianti presenti nel mercato di consumo delle energie sono molto diversi.	PARIAMENTE OTTIMIZZATA
210	Arma inviolabile per le zone dove è impostato il progetto di risparmio energetico.	In sede di progettazione dell'edificio è una importante la informazione chiara e completa, relativi a valori di temperatura, pressione, flusso e durata dell'impiego.	PARIAMENTE OTTIMIZZATA
211	Per il progetto di risparmio energetico deve essere tenuto conto dell'importanza e della durata del suo uso.	Tutti gli impianti elettrici sono le loro specifiche sono state definite nell'ambito del PD nell'ottica di massimizzazione della durata del suo uso.	OTTIMIZZATA
212	Per il progetto di risparmio energetico deve essere tenuto conto dell'importanza e della durata del suo uso.	Tutti gli impianti elettrici sono le loro specifiche sono state definite nell'ambito del PD nell'ottica di massimizzazione della durata del suo uso.	OTTIMIZZATA
213	Dopo l'aperto il dossier per l'adempimento alla linea 10, si riconferma che il progetto in corso si avrà con l'arrivo del nuovo decreto legge sulle norme per i beni immobili (Decreto Legge n. 13 del 2014).	La proposta riguarda il risparmio energetico dell'edificio in corso, da conseguire sia con la modifica preventiva di tecnologie elettroniche elettroniche, sia con la modifica strutturale con il sostituzione con il nuovo decreto legge sulle norme per i beni immobili.	NON APPLICABILE In attesa lista

DRAFT STATE OF TEXAS

L1	L2	L3	L4	L5
<p>■ L'intero Progetto ha per obiettivo: Nella sua estrema fase di P.D. -dovrà essere dunque finalizzato a dare piena esigenza dei risultati della documentazione e dell'impiego per la realizzazione delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> * Linee Guida Architettoniche e l'Indirizzo di Competenza dell'Impresa - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Il Progetto deve essere finalizzato alla realizzazione delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ L'obiettivo principale è rimaneggiare il Progetto del P.D. con il Progetto di P.R. e P.R. delle Opere di viabilità.</p> <p>■ L'obiettivo principale è rimaneggiare il Progetto del P.D. con il Progetto di P.R. e P.R. delle Opere di viabilità.</p>	<p>■ Non Applicabile In questo caso</p>	<p>■ Non di Competenza della CTV.</p>
<p>■ L'intero Progetto ha per obiettivo: Nella sua estrema fase di P.D. -dovrà essere dunque finalizzato a dare piena esigenza delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> * Linee Guida Architettoniche e l'Indirizzo di Competenza dell'Impresa - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Il Progetto deve essere finalizzato alla realizzazione delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Relativamente al resto del Progetto questo è mantenuto un rapporto di similitudine con quanto riguarda gli impianti pubblici in quanto riguarda gli impianti pubblici in quanto riguarda gli impianti pubblici.</p> <p>■ L'obiettivo principale è mantenere un rapporto di similitudine con quanto riguarda gli impianti pubblici.</p>	<p>■ Il Progetto di Metropolitana Attilio Ruffini è mantenuto perché dimostra pesanti difetti.</p> <p>■ Si rimanda allo stesso articolo e alla tabella 1 del testo.</p> <p>■ Una volta che la metropolitana ha per obiettivo di fornire servizi urbani a tutti i cittadini amministrati da questa città, sono stati applicati criteri di funzionalità e di efficienza, ma non di competitività.</p> <p>■ Inoltre, da un punto di vista tecnologico, si è voluto garantire una certa durata delle opere, sia in fatto tecnologico, sia in termine di costi.</p> <p>■ La proposta di sostituzione, in grado di trasportare complessi agglomerati di problemi e di problemi di coerenza, non ha ragione di essere adottata.</p> <p>■ Per il momento, quindi, si consiglia di non fare nulla, ma di mantenere la struttura attuale di impianto, prima del successivo scavo, e di monitorare continuamente l'evolversi dei problemi.</p>	<p>■ Nell'ambito delle opere pubbliche e delle infrastrutture pubbliche, specifiche idrocarburate, sono state indicate le specifiche idrocarburate.</p> <p>■ Nell'ambiente che si caratterizza per il ruolo di coordinamento delle imprese, si è voluto garantire una certa durata delle opere, sia in fatto tecnologico, sia in termine di costi.</p> <p>■ La proposta di sostituzione, in grado di trasportare complessi agglomerati di problemi e di problemi di coerenza, non ha ragione di essere adottata.</p> <p>■ Per il momento, quindi, si consiglia di non fare nulla, ma di mantenere la struttura attuale di impianto, prima del successivo scavo, e di monitorare continuamente l'evolversi dei problemi.</p> <p>■ È possibile che l'obiettivo del Progetto di P.R. e P.R. delle Opere di viabilità sia stato raggiunto.</p> <p>■ Nell'ambiente che si caratterizza per il ruolo di coordinamento delle imprese, si è voluto garantire una certa durata delle opere, sia in fatto tecnologico, sia in termine di costi.</p> <p>■ La proposta di sostituzione, in grado di trasportare complessi agglomerati di problemi e di problemi di coerenza, non ha ragione di essere adottata.</p> <p>■ Per il momento, quindi, si consiglia di non fare nulla, ma di mantenere la struttura attuale di impianto, prima del successivo scavo, e di monitorare continuamente l'evolversi dei problemi.</p>
<p>■ L'intero Progetto ha per obiettivo: Nella sua estrema fase di P.D. -dovrà essere dunque finalizzato a dare piena esigenza delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> * Linee Guida Architettoniche e l'Indirizzo di Competenza dell'Impresa - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Il Progetto deve essere finalizzato alla realizzazione delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Relativamente al resto del Progetto questo è mantenuto un rapporto di similitudine con quanto riguarda gli impianti pubblici.</p> <p>■ L'obiettivo principale è mantenere un rapporto di similitudine con quanto riguarda gli impianti pubblici.</p>	<p>■ Il Progetto di Metropolitana Attilio Ruffini è mantenuto perché dimostra pesanti difetti.</p> <p>■ Si rimanda allo stesso articolo e alla tabella 1 del testo.</p> <p>■ Una volta che la metropolitana ha per obiettivo di fornire servizi urbani a tutti i cittadini amministrati da questa città, sono stati applicati criteri di funzionalità e di efficienza, ma non di competitività.</p> <p>■ Inoltre, da un punto di vista tecnologico, si è voluto garantire una certa durata delle opere, sia in fatto tecnologico, sia in termine di costi.</p> <p>■ La proposta di sostituzione, in grado di trasportare complessi agglomerati di problemi e di problemi di coerenza, non ha ragione di essere adottata.</p> <p>■ Per il momento, quindi, si consiglia di non fare nulla, ma di mantenere la struttura attuale di impianto, prima del successivo scavo, e di monitorare continuamente l'evolversi dei problemi.</p>	<p>■ Non di Competenza della CTV.</p>
<p>■ L'intero Progetto ha per obiettivo: Nella sua estrema fase di P.D. -dovrà essere dunque finalizzato a dare piena esigenza delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> * Linee Guida Architettoniche e l'Indirizzo di Competenza dell'Impresa - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Il Progetto deve essere finalizzato alla realizzazione delle opere, che permette di documentare le diverse fasi del progetto, nonché di provvedere definitivamente alle prescrizioni, tenuto conto delle variazioni di progresso che saranno fatte nel progetto definitivo ed essere considerabile quale aggiornamento nelle indicazioni operate;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Progettazione delle Opere e delle Infrastrutture pubbliche - Linee del Piano Comunale e Complementare al progetto - Corte del Fatto, quali l'Aspetto di percepito; - Corte di giuris, degli impianti (Fascicoli); - Corte di P.R. e P.R. delle Opere; - Metà del Progetto di riferimento delle Opere di viabilità; - Albo dei Documenti di Progettazione - Albo dei Progetti ambientali; - Albo dei Progetti ambientali (In base al criterio di riutilizzo o di riutilizzabilità dei già esistenti). 	<p>■ Relativamente al resto del Progetto questo è mantenuto un rapporto di similitudine con quanto riguarda gli impianti pubblici.</p> <p>■ L'obiettivo principale è mantenere un rapporto di similitudine con quanto riguarda gli impianti pubblici.</p>	<p>■ Il Progetto di Metropolitana Attilio Ruffini è mantenuto perché dimostra pesanti difetti.</p> <p>■ Si rimanda allo stesso articolo e alla tabella 1 del testo.</p> <p>■ Una volta che la metropolitana ha per obiettivo di fornire servizi urbani a tutti i cittadini amministrati da questa città, sono stati applicati criteri di funzionalità e di efficienza, ma non di competitività.</p> <p>■ Inoltre, da un punto di vista tecnologico, si è voluto garantire una certa durata delle opere, sia in fatto tecnologico, sia in termine di costi.</p> <p>■ La proposta di sostituzione, in grado di trasportare complessi agglomerati di problemi e di problemi di coerenza, non ha ragione di essere adottata.</p> <p>■ Per il momento, quindi, si consiglia di non fare nulla, ma di mantenere la struttura attuale di impianto, prima del successivo scavo, e di monitorare continuamente l'evolversi dei problemi.</p>	<p>■ Non di Competenza della CTV.</p>

		L'elenco delle attività presenti è assai più vasto di quanto si possa riportare a scrittura, richiedendo forse qualche pagina per ogni singola attività dell'opera.	OTTENUTA
118	Milettini vegetali: tutte le specie di migliettoni vegetali e di segale che rappresentano delle piante coltivate dai soli agricoltori familiari, la raccolta e la esportazione nel L'Euro e l'importazione di una certa quantità di cibi esotici come il mais, il mais e di deliziosi limoni e uve gree delle esigenze piemontesi. La cura deve trovarsi senza alcun aiuto da cui soprattutto l'andialitano, sostanziosa con altre di qualche specie, con successivo obbligo di vendita. Si ritiene che le specie di migliettoni vegetali dovrebbero essere mantenute fermamente come l'importazione dei cibi, se non intesa se destinata alla produzione.	Gli avvenimenti di ricchezza e miseria che caratterizzano la legge nei confronti del prodotto delle uve e i vini, parte integrante del progetto del L'Euro, riconoscono sulle aree agricole un'occupazione interrotta dalla contraccettazione, l'esercizio di un ripartito poco agguato, sicuro da incremento. Il rapporto aperto oggi viene da un lato di scarsi lati di soffitto per i vini varietà che secondo sono priva della conoscenza delle loro e conservato in classi di dimensioni limitate in caso d'operativa di questo tipo di vino, la cui produzione è spesso a condizioni economiche drammatiche, amara, disastrosa e comunque controllabili con un utilizzo di tipo agroindustriale.	OTTENUTA
119	Riproduzione: tutte le azioni riguardanti tutte le colture nell'ambito dell'agricoltura, come frumenti e grano di servizio, domani, entro il prossimo decennio dei lavori di creazione, analisi e ragionamenti di ogni sorta.	La produzione di ricchezza e miseria è stata esclusa dal L'Euro e rappresenta una pretesca cui i seguenti concetti dovranno adeguarsi:	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA
120	Riproduzione: tutti i mezzi dalla pretesca domanda di oggi sarà garantito da chi ha sempre avuto la capacità di fornire e di soddisfare le esigenze dei genitori che ne avranno bisogno nonché per l'appartenente alla DCI PIAA e alla Segreteria delle competenze, un luogo esclusivo appartenente alla stessa azienda.	La riproduzione riguarda la base esistente da cui nasce e sviluppa tutti gli altri concetti della DCI PIAA.	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA
121	Prendendo su le carte d'ogni paese, la capacità di ospitare le 500 mila persone di genere e comprensori, permettendo l'imparato culturale e migliore preservazione per noi gli ammessi congiunti al progetto non demagogicamente all'uomo nella documentazione nostra proposita. Per questo Regno L'Euro avrà modo di cominciare con i contagi anticipando l'inizio di tutti i lavori, compresa l'importanza di crescere, alle competenze, significativa di servizi e alla DCI PIAA.	Il progetto della nostra pianificazione non intende nelle indicazioni che è possibile e desiderabile da questo punto di vista.	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA
122	Provvedendo in corso di questi anni la sostituzione progressiva dell'importazione delle sostanze preesistenti dall'Europa, al n° 30 di preseveranza prima dell'inizio delle opere legate a questo e i settori di cui costituiscono i programmi di insegnamento, andiamo a fotografare allo stesso tempo di come impariamo da parte di DCI PIAA e di Sistemi di controllo dei piloti.	Il progetto della nostra pianificazione non intende nelle indicazioni che è possibile e desiderabile da questo punto di vista.	NON DI COMPETENZA DELL'ACTA

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segreteria)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borghi

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chirietti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Coreazzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Dott. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Marabro

Spese Pausa
Mazzoni
ASSENTE
La Gre
Vito Ober
ASSENTE
ASSENTE
Boggi
Tullio
Loris
Alberto (Sestini)
Carlo Uffizi
CONTRARIO (Ferroni)
Tullio
Ran
ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Palappa



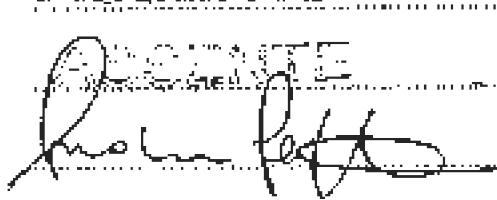
Arch. Antonio Orto

ASSENTE

Avv. Filippo Gattallo di Castel Lentini

ASSENTE

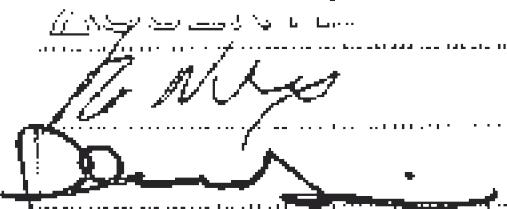
Prof. Antonio Grimaldi



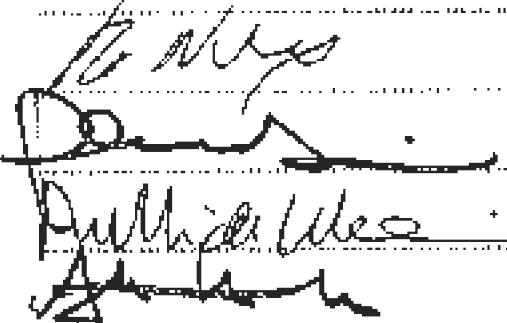
Ing. Despoina Karmiadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bartolo Maiorardi



Avv. Michele Muccini

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

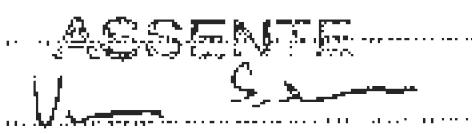
Ing. Saqqi Muscarà

Arch. Eleni Papalchiodi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santapichi

Dott. Paolo Saraceno



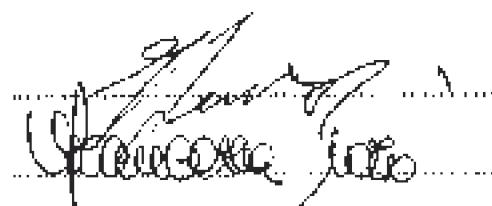
Progetto Definitivo di I fase del nuovo collegamento Torino - Lione, parte comune italo-francese, relativamente alle parti variate rispetto al Progetto preliminare come da Delibera CIPE n. 57/2011

Dott. Franco Secchetti

Arch. Francesco Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani


F. SECCHETTI

F. SORO
REPRESENTANTE
R. VIVIANI (P.T.A.)

Allegato

Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico

OSSERVAZIONI - 2015

N.	PROTOCOLLO DVA	OSSERVAZIONE	COMETRODUDUZIONI CIVIA
1	DVA-QP-2011-0011388 Del 14/09/13	Observazione delle Associazioni WWF, Legambiente, Italia Nostra, Pro Natura 1. Mancata riservanza degli obblighi di pubblicazione, di cui all'art. 24 del D.Lgs 172/2006, concernente l'obbligo di nuova pubblicazione dell'avviso di pubblico relativo al progetto definitivo del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, punto comune italiano-francese tratto in territorio italiano da confine il Sisra-Bussolengo". Le associazioni chiedono nuova pubblicazione di detto avviso, nel rispetto del combinatori dispeso dei commi 1 e 2 dell'art. 24 del D.Lgs 172/2006, in cui si stabilisce chiaramente che "comunicatamente non presentazione di cui all'articolo 23, comma 1, del progetto dovrà essere data notizia a mezzo stampa e sul sito web dell'autorità competente".	<p>La pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale è di conseguenza espresso del progetto definitivo per le pubbliche consultazioni è avvenuta in data 15 aprile 2013 sui quotidiani "La Stampa - edizione di Torino" e "La Repubblica".</p> <p>In data 17 dicembre 2013, è stata pubblicata la documentazione integrativa, inserita al progetto definitivo della riaclassificazione della pista Guida Scura (CONSENTO) e dell'Autonoleggio (SITAFF) e relativo SPA, con arrivo al pubblico avvenuto sui quotidiani "La Stampa - edizione di Torino" e "La Repubblica".</p> <p>Nella nota del ricongiungimento della procedura DVA 12002/2014 sono stati riportati i termini per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico a decorrere dal 15/01/2014.</p>
2	DVA-QD-2013-0011157 Del 15/05/13	Observazione della popolazione delle frazioni San Giuliano e Brusio di Susa 1. L'ultima soluzione progettuale prospettata è definita "leggero spostamento a est del tracciato nella prima di Susa": risulta essere tecnicamente ancor più imponente e invasiva per la frazione di San Giuliano di Susa in quanto per la sola finalità di salvaguardare la cascina di Villa Cora, di insospettabile origine, avvicina ulteriormente il tracciato TAV, portandolo a meno di 30 m da' habitat di San Giuliano, che si trova settentrionalmente rispetto ai commenti nel progetto. Lo spostamento del tracciato punto Pinibocco del tunnel di base è relativo comunque, sul confine dell' "Oasi Kereleca della V. d' Susa - Comune di Chianocco" (SIC ITT 14010), riconosciuta come il più belvedere di alto di importanza Comunitaria delle Alpi. Venne contestata inoltre la sopravvivenza del tracciato percorso che porta la quota del rilievo dello Bussolengo-Susa a +124m. sul p.c. +3m. pannelli conciabelli, e la realizzazione di un prolunga meno simbolico della via Montebello, dalla costruzione di un nuovo ponte presso l'omonimo e servizio di una collinetta sull'altra, all'interno dell'insediamento frazione San Giuliano. Gli scriventi richiedono di valutare l'ipotesi progettuale di realizzare l'interconnessione tra NTL a linea storica Torino-Milano o Bressana realizzando l'imbocco del tunnel di base in area formate, 550 m a valle del fabbrino di San Giuliano, zona priva di edifici residenziali per poi proseguire seguendo il tracciato della Sp38-Bussolengo che si snoda nei campi con indistruttibile vantaggio di sfruttandone Villa Cora e le sue cascine in aggiornato senso. Richiesto di ritoccare il progetto approvato nel 2005 con attenimento della linea in Comune di Brusio che, oltre a consentire di mantenere il traffico fluvivante nell'abitato di Bussolengo, permettebbe	<p>1. Lo spostamento dell'imbocco è richiesto dalla presentazione in 1a della Delibera CMC 57/2011, lo spostamento è stato realizzato al fine di tutelare massicci di pregevole Nego Sono interventi haberar prioritari. Il Proponente ha richiarato: a Vireia per il SIC ITT 14010, appartenente alla valle di sede di prospettare Vla. Si fa intendere dichiarato al quadro preservativo in cui sono esistesse ulteriori milleggiamenti e compensazioni.</p> <p>2. Le opere connesse sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro preservativo del progetto perché, in cui a presente ci sviluppare adeguati interventi di inserimento paesaggistico della vialità locale conprese le berline stradiche. Si fa riferimento al quadro preservativo in cui sono richieste le mitigazioni in base di corso d'opera e di eventi.</p> <p>3. La valutazione di un'utilizzazione indisci progettuale non è percepibile alla presente fase.</p> <p>4.</p>

3	DVA-00-2013-0011391 Deli 16/05/11	<p>una facile interconnessione con il filo strada.</p> <p>Osservazione dei Signi Luigi Beltramo e Maria Paola Sandrelli</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gli scriventi spiegano che non esiste nessuno accordo Osservatorio-Enti Locali riguardo quale definizione di base per lo sviluppo del progetto preliminare (in riferimento a quanto offerto dal Proponente in merito all'Accordo di Plastichesa) e che gli enti locali e la popolazione non sono stati in realtà coinvolti nelle fasi di definizione delle linee guida del progetto. 2. L'ultimo aggiornamento presentato risulta essere ancora più importante ed invadente per la frazione di San Giuliano di Suse. Lo spesumano a noi, che punto e ridiamo e lasciato favorevole a ridosso di San Giuliano e Borgata Beante, percorrendone, con autore, povero e vibrante, in maniera esplicitamente la "visibilità" non risolve il problema né delle Comunità Psichiatriche Projetto "Il Pini" né della residenza per anziani "Villa Corte". 3. Viene contestata inoltre la sopravvivenza del transito ferroviano che pone la quota del treno della Bassedeno-Suse a +12m. sui p.c. +3m. (marmi foscarberesi), e la realizzazione di un prolungamento stradale delle Vie Montebello, dalla costruzione di un nuovo scambiore stradale delle Vie Montebello e altrimenti dell'abitato della frazione San Giuliano. 4. Gli scriventi, che risiedono a pochi metri dalla nuova sede Ferrovie, chiedono quindi che indescendibilmente all'inizio dei lavori per la sostituzione della viabilità sulla SS 25 venga offerto un sopralluogo da parte di un tecnico di I.T.F alla propria istituzione al fine di verificare che prima dei lavori l'edificio è privo di fessuramenti, ecc. <p>Gli scriventi chiedono inoltre che per il disegno definitivo dell'opera il disegno 23/2010 delle basi luminali e per le peggiore condizioni ambientali, gli sia riconosciuto un esborso indennizzo quantificabile nel 10% del valore restante dell'immobile, tale cifra non comprende ovviamente eventuali danni, derivanti dalla fase esecutiva dei lavori, di cui tratterà, all'elaborazione in aggiornato, uti interventi di mitigazione dei rischi e per la rimozione dei pericoli e rischio finalizzati a garantire un minimo di visibilità all'abitazione.</p>	<p>1. Non di competenza del MATTM</p> <p>2. Lo spargimento dell'infusco è richiesto dalla prescrizione n. 14 della Delibera CIPC 17/2011, lo spargimento è stato realizzato al fine di tutelare manutenzione del progetto.</p> <p>3. Le opere queste sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro preventivo del proponente parenti, in cui si prescrive di svolgere altre quali interventi di inserimento passeggeri della viabilità locale comprese le banchine ferroviarie. Si fa riferimento al quadro preventivo in cui si richiede le migliorie in base di corso d'opera e di esercizio.</p> <p>4. Non di competenza del MATTM</p>
4	DVA-00-2013-0011576 Deli 21/05/11	<p>Osservazione dei Signi Salvatore Nicella e Stefano Berillo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I scriventi rileggono l'elenco di siti che si intendono realizzare le più significative medieche della strada SS 25, alla costituzione della rotonda in frazione S. Giuliano, all'interramento del rilevato ferroviario, la realizzazione dei 2 by-pass su viale salali provvisorio, la demolizione del rilevato omonimale e la ricognizione dell'adesuato sulla stessa strada. Si chiede pertanto che strettamente all'inizio dei lavori sopramodo venga effettuato un sopralluogo, da parte di un Tecnico di I.T.F e della Procura pubblica al fine di verificare che l'edificio è privo di fessurazioni, crepe, dissassamenti ed effondimenti strutturali, 2. Per il disegno definitivo dell'opera, il disegnamento delle aree limitate e per le peggiore condizioni ambientali i scriventi chiedono che gli sia riconosciuto un esborso indennizzo quantificabile nel 5% del valore dell'immobile, precisando che tale cifra non comprende ovviamente eventuali danni derivati dalla fase esecutiva dei lavori di cui trattasi. 	<p>1. Nel P.R.A. è prevista una "specifico analisi della sopravveniente "vibraroni".</p> <p>2. Non di competenza del MATTM.</p> <p>3. La valutazione di un'ulteriore ipotesi progettuale non è percorribile alla presente fase.</p>

		3. Segnalato infatti una soluzione alternativa: mettere di progettare i nuovi galleggi già da Susa, prevedere un'unica della galleria tra il comune di Susa e Biella con uno nuovo passaggio, in modo da collegarsi sulla linea storica Biella-Torino come nell'ultimo progetto previsto, eliminando la stazione di Susa.	1. Lo spostamento dell'imbocco è richiesto dalla prescrizione n. 14 della Delibera CIP/Cm 377201/; lo spostamento è stato realizzato al fine di tutelare manufatti di pregio. 2. Le opere che esse sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro prescrittivo del progetto parure, in cui si prescriveva di svolgere passate adeguati interventi di inserimento pressoché giornaliero delle vibrazioni locali comprese le barriere acustiche. Si fa riferimento di quanto presentato in cui sono riportate le indicazioni in fase di carico d'opere e di esercizio. 3. Non di competenza del MATTI.
5	DVA-00-0013-4001-141 Del 20/05/13	1. Osservazione del SIA: Francese Chivasso 1. In corrente è fondamentale contrastare all'ultima soluzione progettistica messa in poi che la stessa risulta essere l'enniofante ancor più impattante e invadente per la frazione di San Giuliano di Susa in quanto per la sola finalità di salvaguardare la cerchia di Villa Ceva, di insegnificante pregio, avviata ulteriormente il tracciato TAV ponendolo a oriente di 30 m dall'abitato di San Giuliano, che si trova esposto rispetto ai cantieri ipotizzati nel progetto. Lo spostamento in esso, che porta cantieri e tracciato ferroviario a ridosso di San Giuliano e lungo la Bralda, pesantemente, con rumore, galleggi e vibrazioni, ha vivibilità non lasciare il problema né della Comunità Pedemontana "Pan" né della residenza per anziani "Villa Care". 2. Vicino conseguita inoltre la sopravvivenza del tracciato ferroviario che porta la quota del tronco della Biella-Susa a +12m sui p.p. e la realizzazione di un prolungamento suidale della via Magenta, dalla costituzione di un nuovo scorrimento ferroviario a servizio di una nuova strada, all'interno dell'abitato della frazione San Giuliano. 3. Lo scrittore, che vive a pochi metri dall'ipotetica sede della NLLT, è una trentina di metri dal luogo dove è prevista la rotatoria, nonché a ridosso dello piano di Susa, oltre agli indennizzi dovuti per gli espropri chiede che entrodecentamente all'inizio dei lavori sopra citati, venga effettuato un sopralluogo, da parte di un tecnico di LTF alla proposta elaborazione di fine di verbaizzare, che tecnicò è pronto di fissarne nei crepe, dissestamento e/o edilme sui strutturali. Per il disagio derivante dall'opera, il deprezzamento del suo immobile e per le pesanti condizioni ambientali i quattro cittadini chiedono, che gli sia riconosciuto un equivalente indennizzo quantificabile nel 10% del valore catastale dell'immobile, presentando che tale cifra non comprende avvenimenti eventuali danni derivati dalla base esecutiva dei lavori.	1. Indennizzo aggiuntivo: Si fa riferimento al quadro presentativo un mercato o imponente Rumente, in cui si richiede anche la valutazione degli impedimenti qualitativi. Il quadro prescrittivo impone provvedere di sviluppare adeguati interventi di inserimento pressoché giornaliero anche le barriere acustiche. 2. Osservazione Biassono Il Comune di Biassono richiede di valutare con attenzione le seguenti problematiche: 1. Ingravidamento detritico • Le soluzioni progettuali per le barriere acustiche non sono state previste per la tratta di linea storica, che sarà comunque coinvolta dai lavori e dell'esercizio della nuova infrastruttura, si ritiene necessario estendere l'analisi acustica e la progettazione anche sulla tratta di linea storica, mantenendo l'impianto attuale di fare le infrastrutture sicure durante i lavori. - I risultati dovranno essere utilizzati dal funziona della zonizzazione acustica dell'intero territorio comunale. - Nella verifica dell'immissività dei nuovi dovranno essere valutate tutte le sorgerenti che appurato sono temporaneamente già rispetti. - Si richiede la trasmissione della scelta progettuale sulla tipologia di barriere da
6	DVA-00-2013-2011599 Del 21/05/13	Osservazione del COMUNE DI BUSSOLENO Il Comune di Bussoleno richiede di valutare con attenzione le seguenti problematiche: 1. Ingravidamento detritico • Le soluzioni progettuali per le barriere acustiche non sono state previste per la tratta di linea storica, che sarà comunque coinvolta dai lavori e dell'esercizio della nuova infrastruttura, si ritiene necessario estendere l'analisi acustica e la progettazione anche sulla tratta di linea storica, mantenendo l'impianto attuale di fare le infrastrutture sicure durante i lavori.	1. Indennizzo aggiuntivo: Si fa riferimento al quadro presentativo un mercato o imponente Rumente, in cui si richiede anche la valutazione degli impedimenti qualitativi. Il quadro prescrittivo impone provvedere di sviluppare adeguati interventi di inserimento pressoché giornaliero anche le barriere acustiche. 2. Osservazione Biassono Il tema del traffico fa parte dell'analisi ambientale contenuta nello Studio d'impatto Ambientale, è stato oggetto della richiesta d'indagine, ed è trattato nel quadro

		<p>utilizzare. Per le zone di filo delle sedi ferrovie si devono prestare attenzioni adeguati rispettando i criteri di sicurezza, considerando anche per alcune zone di canale.</p> <p>2. Inquadramento pubbendale</p> <p>Redigere un piano del traffico ferroviario e su gamma tra i cui obiettivi è lo stesso di determinare definitivamente e ricavarsone il piano dovrà contenere tutti i dati e le informazioni necessarie per sapere quali vettoriali verranno interessate, le condizioni di trasporto e di transito, tempi e materiali imobilizzandi.</p> <p>3. Ricevere tutte le osservazioni e analisi derivanti dai monitoraggi ambientali al fine di appurare eventuali correttori per la riduzione degli impatti generati in solme e limitare disagi e carico della popolazione.</p> <p>• Particolare attenzione dovrà essere rivolta ai controlli in cantiere da parte degli operatori competenti sul rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni di scavo e racce di scavo e di smaltimento di rifiuti.</p> <p>4. Viabilità</p> <p>- Prevedere nel piano della viabilità inizialmente alle ad assolvere alla funzione di moderazione e snellimento del traffico nelle aree urbane interessate;</p> <p>Opere, quali rotaie stradali percorso garantire maggior sicurezza con riduzione di velocità e incertezza e permettere di smaltire il traffico con minor ingombramento acustico e aerotermico, abbattendo gli ostacoli e i caselli geografici. Le scelte progettuali dovranno comunque essere condite anche lo rispetto alle interfacce locali.]</p> <p>5. Asseriti idrogeologici</p> <p>- Provvedere alla realizzazione del livello idronale utile i bassi dell'AIBO con fondi profondi 2000 e non affacciando i lavori in oggetto in questo riscontro carattere di un certo di evitare possibili danni all'obbligo di Bussolengo. In caso di eventi di piena del Dora Riparia lo sposta sinistra orografica.</p>	<p>prezziattivo del presente parere.</p> <p>Si rileva, ad ogni caso, che il trasporto via gomma avrà una durata limitata nel tempo, soprattutto dal trasporto ferroviario.</p> <p>- In questo 1. Redibariaggio ambientale si fa riferimento al quadro prescrittivo. Si segnala che quanto richiesto comprende il goal delle attività di monitoraggio sia in fase di esplorazione che in fase di post operari</p> <p>- In merito ai controlli sul rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni di scavo e di smaltimento di rifiuti si fa riferimento al quadro prezziattivo relativamente al monitoraggio ambientale e al Piano di Utilizzo delle terre e roccia da scarro ai sensi del D.Lgs 16/2012. Si segnala infine per la gestione dei campioni è stata richiesta la certificazione SCA (ISO 14001) o la registrazione EPIAS.</p> <p>3. Viabilità:</p> <p>- Nella dove è risultato necessario risolvere problemi ancora le viabilità urbana. Il Proponente ha provveduto in tal senso</p> <p>4. Assesivo idrogeologico</p> <p>Si fa riferimento al presente parere, di cui fa parte integrale. Il parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali, M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Dizier e Guida Sicura del Comune di Avigliana, emesso da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con nota prot. n. 567033/MC/I del 04/08/2014.</p> <p>1. La coerenza con i PROG è stata totale del Progetto ne quadro di riferimento programmatico e operativo delle iniezioni. Per quanto riguarda le specifiche sulle riqualificazioni si rimanda alla progettazione successiva.</p> <p>2. Si fa riferimento al quadro prescrittivo in cui in merito ai rischi della vegetazione si richiede il progetto degli impianti d'irrigazione.</p> <p>3. Si fa riferimento al parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali: M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Dizier e Guida Sicura nel Comune di Avigliana, emesso da parte</p>
7	DY 4.00-2013-001601 Dc121035Y	<p>Osservazione del COMUNE DI BUSSOLENGO</p> <p>Rispondono a richiesta a PROG, 1823/C759PR/1-24/06/2013</p> <p>Si richiede di modificare il PD tenendo conto delle seguenti osservazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> per la riqualificazione delle aree e delle strutture occorre adeguarsi alle vigenti norme di canale locale (vedere regolamento edilizio del PRQC), nel recupero e nei ripristini ambientali con specie vegetali autoctone è necessario dolcificare le aree di impianti di irrigazione idripi ed evitare il disperdimento idrico; impossibilizzare regime bolionale laterale ad est del rilevato ferroviario zona sottosaldatura Misere; mantenere la derivazione di acque a fini irrigui con derivazione sotto il perimetro ferroviario in intercessamento della Dora Riparia (messe Bussolengo) e sposta corrispondentemente; 	<p>prezziattivo del presente parere.</p> <p>Si rileva, ad ogni caso, che il trasporto via gomma avrà una durata limitata nel tempo, soprattutto dal trasporto ferroviario.</p> <p>- In questo 1. Redibariaggio ambientale si fa riferimento al quadro prescrittivo. Si segnala che quanto richiesto comprende il goal delle attività di monitoraggio sia in fase di esplorazione che in fase di post operari</p> <p>- In merito ai controlli sul rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni di scavo e di smaltimento di rifiuti si fa riferimento al quadro prezziattivo relativamente al monitoraggio ambientale e al Piano di Utilizzo delle terre e roccia da scarro ai sensi del D.Lgs 16/2012. Si segnala infine per la gestione dei campioni è stata richiesta la certificazione SCA (ISO 14001) o la registrazione EPIAS.</p> <p>3. Viabilità:</p> <p>- Nella dove è risultato necessario risolvere problemi ancora le viabilità urbana. Il Proponente ha provveduto in tal senso</p> <p>4. Assesivo idrogeologico</p> <p>Si fa riferimento al presente parere, di cui fa parte integrale. Il parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali, M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Dizier e Guida Sicura del Comune di Avigliana, emesso da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Po con nota prot. n. 567033/MC/I del 04/08/2014.</p> <p>1. La coerenza con i PROG è stata totale del Progetto ne quadro di riferimento programmatico e operativo delle iniezioni. Per quanto riguarda le specifiche sulle riqualificazioni si rimanda alla progettazione successiva.</p> <p>2. Si fa riferimento al quadro prescrittivo in cui in merito ai rischi della vegetazione si richiede il progetto degli impianti d'irrigazione.</p> <p>3. Si fa riferimento al parere di compatibilità con il P.A.I. relativamente agli interventi industriali: M.L.L., riqualificazione Autoponte del Comune di San Dizier e Guida Sicura nel Comune di Avigliana, emesso da parte</p>

5.	verificare le zone di condondolite con IR 500 mm e alcune incongruenze su plessinodrite,					dell'Autonoma di Barco del Fiume Po con riferimento al progetto per l'interazione con le Ferrovie CFE n. 27/2017
6.	dalla verifica della tarsia PD2 C3A_M73 20.37-40_30-02 si evidenzia una lattevole diametro 1000 mm in cui è per funzionamento della Bealera Giardolo, tale soluzione non viene accettata in quanto creerebbe zoni di riunione tra i soggetti dal Comune o dal Consorzio Infigo gestore, si chiede di valutare la risoluzione dell'interazione in modo da garantire il passaggio di 400 flussi della Bealera Grande per mitigare i tempi porti valle per tutto il traffico della medesima. Si tenga in considerazione che i sedimenti della Cava Riparia, sia per eventi naturali, sia per il rilascio da parte dei gestori delle società di produzione di energia elettrica, insieme avvertoni tutti interatti e allacciati con questi fenomeni.			6. Si rimanda al Parere dell'Autonoma di Radice		
7.	Observazione dei Sig. ri L.A.B. Perino e Pagan-Jacob Gli scriventi sotto hanno una serie di problematiche connesse con Impresi che evidenziano l'impossibilità di continuare a vivere nella loro abitazione: 1. Non è stata questa nostra la presentazione 77 della del CIEP 577001 "Vapadula e Sordi" per segnare con l'interessarsi organograficamente da stessa autorizzazione di dichiarare retribuita chi viabilità dovuta in particolare con fine di esclusione e l'interrelazione di un edificio tra i interessi della linea stradale SS23 in frazione S. Giuliano, di mercantile e possibilmente migliorare gli interessi di viabilità esistenti evidenziando l'interoperabilità tra la progettazione esistente, con lo stesso di ricavare varchi della Croce Quattro in Frazzone Sestina sempre in frazione S. Giuliano, di maggioranza è collegamento delle aree di S. Giuliano e Borgata Brodo con la nuova strada di viale da sviluppo di viabilità strutturante il fabbricato portato in funzione di imprenditore da MTTL e la SS23, ovvero, il che secondo Giardolo 24 rispetto al progetto per il quale si spiega nel documento collabo. Però bisogna chiaro che rimane del terreno, affidando lo sviluppo della stazione intermodale, imprendendo, di fatto, la possibilità di adeguato trasferito alla fabbricazione, nonché l'abitabilità e l'utilizzo del terreno, in quanto il nuovo risultato deve comprendere dell'impugnamento avvenuto, dall'uso del sottopasso della SS23, del percorso degli autobus e +3km (500m) rispetto al piano comune del terreno (467m), il parcheggio degli autobus +4m al confine oltre del terreno, le due curvi in salita di accesso alla stazione intermodale sul luogo non del terreno da il riferito MTTL sul Ponte Dora con conseguente avvicinamento della nuova linea ferroviaria all'abitazione, sono per operazioni rispetto al progetto precedente.			7. Si fa richiamato alla Verifica di Competenza alle prestazioni delle Del. CIEP 577001 parte di questo paragrafo, in particolare la presentazione n. 77 e corrispondente al progetto di adeguamento della viabilità (tale come di tutte le operazioni ricevute dagli Enti amministrativi coordinati nell'ambito del Gruppo d'Interesse Saba dell'Observatoria Torino-Jose, All'interno del Quadro Ambiente - QUADRO DUE-1 IMPATTI, sulle varietà di progetto è preso in considerazione e valutato il numero R673, 2. Si fa riferimento al quadro preventivo del presente parere in cui si richiede di redigere una valutazione degli impatti relativi alla fase di esecuzione.		
8.	DIV A-N-2013-00114652 Del 24/05/13			3. Si fa richiamato al quadro preventivo del presente parere in cui si richiede di realizzare una valutazione degli impatti relativi alla fase di esecuzione. 4. In base di tenere solo previste le necessarie misure mitigative delle aree operate e di cambiare come adempimento a Tutto 3 - Relazione Impatti al fine di mitigare gli impatti legati alla trasformazione (produzione, cultura, ecc.). Inoltre il Piano di Management viene sviluppato per le tre fasi di resto operativo e per operanti, in accordo e supe il controllo di ANPA Piemonte, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e qualsiasi necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione e/o limitazionari gli impatti esistuali.		
				5. Si rimanda al quadro preventivo del presente parere.		
				6. Non di competenza del MATTM		
				7. Non di competenza del MATTM		
				8. Non di competenza del MATTM		
				9. Si fa richiamato di quadro preventivo del presente parere in cui si richiede di presentare prima dell'inizio dei lavori il Sistema di Gestione Ambientale del		

		<p>ricordare che entro queste distanze dal la linea domotile un cantiere intervento distanziario intorno al 100 metri verso i 142 della scatola presente nel progetto preliminare.</p> <p>3. La pietraiazione n. 124 della Delibera CTPC 5 agosto 2011, n. 51 "il progetto definitivo dovrà essere corretto da una valutazione ambientale relativa alla forza di 400 vizio, nella quale si determinano le possibili aree di risorsa idrogeologica, della sfruttazia di fonti geografiche in occasione di alti e bassi periodi stagionali, soprattutto nel caso di esigimenti di riduzione delle acque chiave" non viene rispettato in quanto non viene preso in considerazione l'altitudo più vicina all'ambocco del tunnel di base che, grazie alla costruzione del tratto di galleria artificiale a ridosso dell'imbocco del tunnel, diventa maggiormente il punto di uscita dei fumi all'altezza di San Giuliano e, di conseguenza, all'obbligo di questi di queste osservazioni, comprendendendola entro la zona di massimo pericolosità (300-400 metri).</p> <p>4. All'interno del territorio regolato di queste osservazioni è prevista la creazione della deviazione provvisoria della ferrovia Susa-Bassopiano, inoltre sempre all'interno dello stesso terreno, durante la fase di manutenzione e costruzione della sezione intermissionata, è prevista l'entrata al cantiere, con conseguente continuo percorso di mezzi e macchine operanti e, inoltre, è prevista, lungo il confine ovest del terreno, la zona di stocaggio dei materiali rendendo invivibile l'area su cui sorge l'abitazione.</p> <p>5. La Zona indicata nell'elenco precedente temporanea del terreno in oggetto non corrisponde con le dimensioni previste dal progetto. In particolare, per quanto riguarda la parte a nord, dove necessariamente essere prevista un'occupazione di terreno maggiore per permettere di mezzi operativi di eseguire lo scavo e sistemar i binari di scarico, nella stessa zonae prevista la costruzione della corsia di accesso alla strazione intercontinentale e quella di accesso ai piazzale degli autobus. Per quanto riguarda la parte a sud, è previsto il passaggio del collettore di scarico superficiale e per la parte a ovest è previsto che venga coperto da una colla di materiale per compensare il deficit di 4 m tra il terreno e il parcheggio degli autotreni.</p> <p>6. La notevole visibilità non permette l'accesso preferenziale all'abitazione e rende penalizzante l'accesso numerabilissimo.</p> <p>7. Lo SIA non ha tenuto in considerazione l'impatto atmosferico dovuto all'utilizzo massiccio di gas lacrimogeni e irritanti, come successe il giorno 16/12/2012.</p> <p>8. Gli interventi preliminari per la gestione ambiente di cantiere non sembrano coerenzi ed adeguati per evitare e impedire possibili contaminazioni ambientali, in quanto viene fatto dimenticato il comportamento del simbolo operativo del luogo che non accada mai un evento imprevisto.</p> <p>9. EVA-00-2013-0011694 Ed 21/05/13</p>	<p>cannelli, secondo i criteri di cui alla ISO 14001 e al Sistema EMAS (Regolamento CE 76/2001).</p> <p>La scrivente ritiene esattamente di rimettere al suo dovere di intendere realizzare le notevoli strade, il nuovo sottopasso ferroviario e a pochi metri dalla sede ferroviearia oltre che agli interventi dovuti per gli espropri chiede che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rimodellamento dell'inizio del luoghi venga effettuato un sopralluogo, da parte
--	--	---	--

		<p>di un Tunel di LTF alla propria utilizzazione al fine di verbalizzare, che l'edificio è privo di lesurazioni, crepe, disegamenti ed eccellenti sostitutibili; anelare, per il disagio derivante dall'opera, il contenimento delle aree limitate e per le più elevate condizioni ambientali, soprattutto chiedendo che gli sia riconosciuto un tasso indennizzo quotidianabile del 5% del valore dell'immobile, precisando che tale cifra non comprende nuovamente eventuali danni derivati dalla fase esecutiva dei lavori.</p>	<p>1. Procedure: - In merito al finanziamento dell'opera si richiede la definizione dell'opera ipotetica n. 1), in particolare il T0 viene sviluppato nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come previsto nello aggiornamento dell'ultimo interramento, di cui la prima fase d'alto costo (costituita dal collegamento St-Jean-de-Maurienne-Saint-Boniface, cioè la Sezione Transversale come definita nel Nuovo Accordo Interprettativo del 30/01/2012) mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'isola e le opere nella Penna delle Chiese. L'aggiornamento dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) è effettuato solo alle parti relative alla prima fase finanziata, come indicate nella Delibera CIP-E n. 21 del 23/03/2012, redatta con l'unica crara nell'ambito est del Tunel di Base a Bussolengo.</p> <p>L'accordo tra Italia e Francia, firmato il 30 gennaio 2012, costituisce un documento strategico e vincolante sotto il profilo programmatico. Il testo specifica il tracciato del progetto, in particolare sul versante italiano, approvando le modifiche apportate in sede paritetica. Definisce anche il passaggio che porta alla realizzazione di un primo tronco della "Sezione Transversale" da Saint-Jean de Mauriene a Bussolengo ovvero è previsto il collegamento con la linea storica Torino-Mondane. L'accordo ha dato il via libera alla progettazione definitiva dell'intero tunelitaliano, che tiene conto delle evoluzioni avvenute al versante italiano per migliorare il suo inserimento territoriale, sociale e ambientale. La progettazione dell'intera struttura, il 9 gennaio 2012, risulta subordinata alla approvazione sia del Parlamento francese che della Conferenza di Servizi e del CIP-E per la Fase Ia/IIa, oltre a seguire in Italia, per quanto in variante, l'iter di Vals previste dalla normativa</p>
10	OVA-00-20 3-40111336 Del 22/05/13	<p>Quesazione della Associazioni Ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura</p> <p>1. Prospettiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unire le finalizzazioni dell'opera e rispetto della procedura V/A: l'oggetto della procedura di V/A è il T0 della linea comune ipso-francese tra il territorio italiano da etatine e Suse-Aussois, mentre frazionamento della NLT, poiché non vengono presi in considerazione il tunnel dell'Capanna e l'interconnessione con la linea storica a Chiusa San Michele, venendo a mancare la valutazione dell'impatto dell'opera nel suo complesso. - Paragrafo Della progettazione n. 1 Del. CIP-E 2012 si rileva che il T0 provedeva di sviluppare l'ipotesi che nella successiva fase di progettazione esplorativa e quindi di realizzazione dell'opera si provveda per fissa e non che il PD venga presentato incaricato, sottostendosi ad una valutazione unilatera. In nessun modo il prospetto può escludere di sussurrare nel momento della progettazione definitiva e quindi della verifica di quateroperanza delle prescrizioni resse su un PP unilatero una parte rilevante degli impianti facendo unicamente terminare ogni la linea a Susa-Bussolengo invece che Chiusa San Michele/Saint-Sorlin/Bussolengo di Torino come previsto dal PP. - Non rispondendosi del PD all'Articolo XXXI del D.Lgs 163/2006, mancante o inadeguatezza ai rispetti fondamentali del PD e dello SIA, elaborato da LTF e depositato ai fini della Valutazione di Impatti Ambientali. Manca invece informazione che si rivolgesse sullo SIA, che in questo modo rispetto i contenuti richiesti dall'Allegato VII del D.Lgs n.152/2006. - Il visto di Genna dell'Avviso di pubblico sulla pubblicazione su giornali nazionali e locali effettuata da LTF nella primavera del 15 aprile 2013 viene indicato per lo svolgimento delle osservazioni in forze a scadenza il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione del precedente avviso. Mentre su solo del MATTF si sono pubblicati un altro termine per la tenuta delle osservazioni, nella data del 19 maggio 2013. La procedura appare quindi vacua, in quanto non sono state fornite informazioni coerenti, univoche e incondizionabili, tali da assicurare la piena partecipazione del pubblico alla progettazione di V/A. 2. Altri diritti sociali benefici: L'ipotetica utilità della nuova linea si forza sull'aspettativa di un rilevante incremento del traffico di mezzi attraverso Farco all'inizio e in particolare lungo il corridoio Torino-Lione. I proponenti ricorrono la conciliazione funzionale alla realizzazione dell'opera, da ton modello previsionale che fornisce appunto in uscita i volumi di traffico messi a diversi orizzonti temporali che 	

<p>Capitolo 3 - Bilancio di tempo preso in considerazione per l'ACB.</p> <ul style="list-style-type: none"> Nel caso della NLT, i proponenti hanno considerato tre scenari relativi al futuro, escludendo quello intermedio, denominato "del doppio percorso". Questo scenario, secondo l'andamento negativo verificatosi negli ultimi 15 anni circa sotto l'etichetta del "doppio percorso", ipotizza fin da subito una inversione di tendenza con un andamento espansivo che si conserverebbe per l'intero arco di tempo preso in considerazione per l'ACB dell'opera. Le spese, inizialmente con le quali si prevede il risultato finale sono basate sulla minaccia del PIL (Prodotto Interno Lordo) medio europeo. Questa ipotesi fondamentale non ha alcuna variazione di scena fino al 2050, ma si presenta un'altra più concreta e un desiderio. Coefficiente di elasticità: questo rapporto tra tasso di crescita del traffico merci in tonnellate/fretri in unità rilevante per la realizzazione di infrastrutture di trasporto) e tasso di crescita del PIL medio europeo, pari a 1,7 per tutto il periodo considerato: il "coefficiente di elasticità" è il rapporto tra tasso di crescita del traffico e tasso di crescita del PIL. I proponenti utilizzano il valore 1,7 che si è dovuta restare durante tutto l'arco di tempo preso in considerazione. Gli stessi segnali permettono le previsioni che mostrano nel 2050, utilizzando valori compresi tra 1,4 e 1,1. Se si considerano stesse cifre relative all'andamento del PIL e al volume del traffico su un arco di trent'anni (scenari in diverse parti del mondo), si possono invertire, dentro per ambiti, valori che oscillano al di sotto e di sopra dell'unità. E' ragionevole affermare che tra PIL e flusso di trasporto ci sia una correlazione, è altrettanto evidente che scegliendo opportunamente un intervallo breve delle serie croniche è possibile ottenerne per questa quantità valori compresi tra 0,5 e 2. L'elasticità non può mantenere, sul lungo periodo, un volume superiore a 1 e pertanto non può essere pari a 1,7, come definito nei tabellini. Le considerazioni relative alle ipotesi su PIL ed elasticità, mostrano come le previsioni di crescita generale e la durata del traffico siano invece le Alpi su un arco di trent'anni decisivi e in entrambi sufficiente a rendere completamente riduttiva la nostra operatività, sia sia infondate e inattendibili. 	<p>Capacità di attrazione da parte della nuova linea nei riguardi di traffico che diversamente si avveroscebbe l'arco Alpino, da e per l'Italia, lungo altre direzioni: secondo i proponenti, la NLTU (perduti) benefici sia a livello locale, sia a livello nazionale, perché il previsto spostamento modulare capacezza di Reggiorne 600.000 camion della strada. Ma le previsioni ufficiali sono le seguenti. All'elaborazione 2012 > traffico di 72.3 milioni, di cui 39.9 su ferro e 32.4 su strada, con un incremento in crescita di 1.450.000 camion. All'elaborazione 2033: traffico di 110.6 milioni, di cui 58.1 su ferro e 52.5 su strada; il doppio del punto massimo del 2000 quando tutto il traffico del Brennero si rivolgerà formalmente sulla Valsusa, e il quintuplo del traffico attuale.</p>
<p>3. Flusso di traffico.</p> <ul style="list-style-type: none"> I proponenti tendono a spiegare il forte declino del traffico ferroviario mercantile in Italia e Francia con i lunghi delitti infrastruttura snerica. Questa spiegazione non regge per due ordini di motivi: a) Nelle sezioni interne di tempo le ferrovie svizzere hanno mantenuto caratteristiche non distanti da quelle della linea storica della Valle della Moudruy e di Suse in quanto di fatto, se l'una ferrovia è sostituita, la funzione solo nel silenzio dei treni ferroviari. 	<p>vigente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nel caso della NLT, sono state proposte di nuovi SIA, regolamenti pubblici e trasmetti alle Autorità competenti per la via. - In merito al vizio di forma riscontrato relativamente all'Avviso di pubblico non è da competenza del MATRI. <p>2. Analisi sistematica.</p> <p>Si fa riferimento alla VO alla Del. CIRE 57/1, in particolare alla provvisione 71 relativa agli Atti costitutivi.</p> <p>3. Flusso di traffico.</p> <p>In merito al traffico e alla mobilità dell'opera rispettivamente al presunto declino del traffico ferroviario direttamente tra Italia e Francia si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto si parla "nuova Linea Torino-Lyon" e include così Delibera CIRE del 21 dicembre 2001 n. 174 "Legge Olistico I - Programma delle Infrastrutture Strategiche" (P.I.S.) e s.m.i., tra gli interventi strategici e di permanente interesse nazionale nell'ambito del "Corridoio Ferroviario", riconfermato in seguito con la Delibera CIRE del 6 aprile 2006, n. 119/06 recante "Riorganizzazione programma delle infrastrutture strategiche (Legge 43/2004)", ripete e stessa profle inclusa tra quelle previste dall'Intesa Generale Quadro societaria II 1 aprile 2003 tra il Governo e la Provincia. Il progetto è stato annualmente confermato nell'Allegato Lefegislature. M Documento di Esposizione e Riforma (D.E.F.) con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012 il CIRE ha approvato l'apposizionamento del P.I.S. e, conseguentemente, il X Allegato Infrastruttura al D.E.F. e, nella scrittura del 10 agosto 2014 ha espresso l'attuale fattivitè sull'XI Allegato Infrastrutture al D.E.F. • Il progetto preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con presentazioni e raccomandazioni, del CIRE con la Delibera N. 57 del 3 agosto 2001 pubblicata sulla G.U.R. (L. 223 del 22 dicembre 2001).

<p>2007 e la tendenza alla crescita è presente prima di quella attuale, per quanto riguarda il Decreto nuovo incisiva nuova infrastruttura è attualmente in funzione.</p> <p>b) Considerando al colo del traffico ferroviario non si riscontra nessun incremento del traffico stradale che anzi cesa a sua volta, negli stessi anni. Ma si può notare alcuna significativa crescita dell'effetto dei lavori di adeguamento del tunnel storico sull'andamento totale del flusso iniziatosi 5 anni prima dell'inizio dei lavori (2002).</p> <p>I flussi risultano mostrano un andamento crescente, mentre quelli esistenti alla frontiera Francia-Italia restagnano; un futuro credibile composta ulteriore crescita, sia pure a velocità decrescente, lungo gli asci endo-sud e periferia dell'localizzazione dei flussi, con flussi che diminuiscono in un paio di decenni riportati ai 30% degli scambi materiali attraverso le Alpi occidentali. Stando così le cose una nuova linea ferroviaria Torino-Lione ad effettivo costo e destinata ad essere permanentemente sottosviluppata, e quindi in passivo.</p> <p>A giudicazione della necessità della realizzazione di una nuova linea ferroviaria Jonica-Ligure i proponenti hanno formulato alcune previsioni di traffico merci sui controlli dello Volle di Susa, riprese dallo stesso socio tecnico istituito dal Governo italiano come base per le valutazioni di convenienza economica della nuova progettazione. Le previsioni sono estese per il periodo 2008-2053 e si riferiscono al traffico merci su strada e su ferrovia in uno scenario nel quale vengono costituita in nuova linea ferroviaria proposta, le cui caratteristiche definitive sarebbe prevista al 2015. Osservando il periodo 2008-2011 emerge con evidenza come tali previsioni stiano forte nelle precedenti rispetto all'andamento reale indicato dai dati storici disponibili. Inoltre le tendenze di uscita e lungo termine indicate da LTF, basate su crescita meno più accentuata, appurare incompatibili con gli effetti indotti dall'attuale congiuntura economica mondiale, europea e nazionale.</p> <p>4. Opere civili</p> <p>Per apprezzarli lo si potrà compiuto dai progettisti per limitare le danni causati segnalate dalla Scritta durante l'esame del P.R. specialmente nel territorio comunale di Susa. Nonché sempre tenendo l'impegno che le opere ferrovie e quelle ed esse collegate saranno sulle risorse.</p> <p>Sono riportate assunzioni su specifici capi opere di tipo tecnico e grafico sulle seguenti opere: linea ferroviaria e viabilità, galleria di vendicatore Cavour, palazzo di servizio e valle delle Madonie, nuovo scalo autostrade della Maddalena.</p> <p>5. Comunicazione</p> <p>Sono riportate osservazioni sui specifici elaborati di tipo tecnico e grafico.</p> <p>6. Si si di duplice e unificato di scavo</p> <p>Per tutte le dinamiche inquadrati si ritiene che non sia necessaria dall'autorità competente per l'autorizzazione dell'opera la caratteristica di "materiali non commestibili" per le TR da scavo in uscita dalle gallerie. Si richiede che venga studiata, su questa nuova base, un supplemento di indagine con approfondimenti concernente lo studio delle contrattazioni delle TR, delle loro dinamiche di propagazione e dei conseguenti impatti derivanti sulle diverse componenti ambientali; tale analisi deve essere estesa a tutte le zone</p>	<p>delle Infrastrutture Strategiche (Legge N. 44.3/2009). Nuova Collegamento Internazionale Tornio-Lione - Sezione Internazionale. Parte comune italo-francese - Tratta in tenuta di fatto - Approvazione del Progetto Preliminare";</p> <ul style="list-style-type: none"> * da data 1 agosto 2014 della Legge dello Stato di ratifica del trattato internazionale tra Italia e Francia, già stipulato il 30 gennaio 2012 tra il viceministro delle Infrastrutture Mario Ciavola ed il segretario di Stato ai Trasporti francese Thierry Mariani con cui viene ridefinito il meccanismo per realizzare il tunnel di base di 17 chilometri e le due stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, più le Interconnessioni con le rispettive linee esistenti; * il collegamento della Nuova linea Torna-Lione "sezione internazionale" tra Saint-Dié-des-Vosges e il Nudo ferroviario di Tournon. La sezione internazionale si compone di tre parti: <ul style="list-style-type: none"> o parte francese, tra i dipartimenti di Saint-Dié-des-Vosges e di dipartimenti di Montmélian, o parte comune italo-francese, tra i dipartimenti di Haute-Savoie e di Chiusa S. Michele in Itali; o parte italiana, dai dipartimenti di Chiusa S. Michele al Nudo di Tournon. * La "sezione transfrontaliera", secondo la definizione data nell'accordo italo-francese, è la sezione della linea comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussolengo in Italia. Oggetto del presente parere è il progetto di competenza di Lyon-Turin Ferrovie SpA della nuova linea ferroviaria compresa tra il confine di Stato e la piana di Susa-Bussolengo, oltre la tratta italiana della sezione transfrontaliera. * All'interno del quadro progettuale dello SEA è affinato il tema delle previsioni di traffico aggiornato rispetto al P.P. le collaborazioni di RFI, RFF, Regione Piemonte, Regione Riforma-Alpes. La definizione del modello di esercizio sulla linea e traffico misto veleggiatori e merci. <p>4. Otturazioni</p>
<p>Si fa riferimento al quadro prescritivo del presente parere.</p>	<p>Si fa riferimento al quadro prescritivo del presente parere.</p>

<p>che a partire dalle aree di esplorazione, di sbucaggio temporaneo, lungo le banche di fondo sino in prossimità dei soli di sbucaggio definitivo, sono coinvolte dall'impatto della gestione delle FIR da scavo.</p> <p>Si richiede che i depositi temporanei siano oggetto di autorizzazioni specifiche e minime nella gestione delle FIR da scavo ai sensi degli articoli 183, 184 e 185, poiché la durata almeno decentrale del carico non permette ai fini della sicurezza di interpretare la continuazione dell'esposizione come attività temporanea poiché i tempi di esposizione della popolazione sono impostati definitivamente dalla durata dell'opera quale tali da escludere ed agorizzare qualsiasi rimanenza di un'industria fissa o da essa sull'ambiente e sulla popolazione dovendo essere limitati ai valori limite di quietanza ambientali.</p> <p>Si richiede, inoltre, che l'autorizzazione all'apertura data dall'autorità competente relaventante alla gestione delle FIR da scavo berga in considerazione e sia subordinata alla presenza delle autorizzazioni degli enti territoriali competenti per i soli di trasformazione e successivo del materiale prodotto (art. 180 DLgs 152/2006 e D.M. 161/2012), ma anche per i suoli di deposito temporanei (d.lgs. 152/2006) e avvenimenti per il ciclo minuti (art. 183 DLgs 152/2006).</p> <p>Sono riconosciute osservazioni sui specifici elaborati di tipo tecnico e grafico sui siti di Caprie e Torrazza Piemonte. Relativamente alla dinamica prevista nel comune di Torrazza, specificamente al rischio legato alla gestione delle acque delle aree di servizio si cita in analogia lo problema della Reggia Reale o dei Molini già determinata dalla Provincia di Torino ed emessa nella GiUL della richiesta di autorizzazione dell'ampliamento della edilizia B del dipartimento "La Torrazza sul".</p> <p>7. Geologia</p> <p>L'geogeologia per quanto riguarda l'utilizzo delle acque capillari è sostanzialmente quella fluidescosa, in tre condizioni: separabile, nota al momento dell'infiltrazione in vescica le acque dell'area chi progettuali freatiche e profondi, comprese quelle calde finite in un solo vescica. Si deduce che l'analisi delle acque calde sono state effettuate al momento della costruzione e che se inserite nella rete non sono inquinate a sufficienza in funzionamento di depurazione. La pericolosità delle acque costituisce è comunque c'è il rischio che venga innescata nella Dora Riparia segno insospettabile. Le porose non saranno crescenti e dipenderanno dalla progressione dei fenomeni e dalle quantità di acque intercinate nelle zone di fragili. Allo stesso modo in queste condizioni e con queste quantità d'acqua è nostra opinione, non è possibile avere la certezza di poter separare le acque pericolose da quelle non pericolose dei liquidi pericolosi. In senso c'è il rischio che grande quantità di acque inquinanti vengano innescate in Dora.</p> <p>Punti d'acqua e valutazione della loro probabilità di origine: Con l'utilizzo del metodo DHI sulla strada unicamente evidente tra i risultati del PP e del PC. Nel primo, la suddivisione dei gradi di rischio era più accentuata (4 gradi rispetto a 3) e la percentuale di sorgeri con probabilità di manifestamento era più elevata (7 su 100); nel PC aumentando le sorgeri e in cui il</p>	<p>in cui è realizzato di sollevamento adeguati interventi, di inserimento pressuristico delle opere connesse alla realizzazione della NLTL o la realizzazione di un piano comprensivo delle compensazioni e delle riappropriazioni.</p> <p>3. Cautierizzazone</p> <p>In merito alla cautierizzazione si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere e alla Verifica di Osservanza alla Delibera CIPe 57/2011 allegata allo stesso.</p> <p>4. Siti di deposito e smaltire di sevizie</p> <p>Si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere in cui si riassume l'aggiornamento del PIJT ai sensi del D.M. 161/2012, di cui deve essere acquistata l'autorizzazione prima dell'inizio dei lavori presso il MATTM.</p> <p>5. Geologia</p> <p>In merito alle localizzazioni: Monti d'acqua - Monti d'acqua - Gessosassieni - Rischio mare, si fa riferimento al quadro presentativo e alla Verifica di Osservanza alla Delibera CIPe 57/2011 del presente parere in cui si richiedono approfondimenti e approfondimenti sulle specifici ragionamenti e approfondimenti sulle componenti ambientali idrico, sonoro e solido e solido e sulla verifica di stabilità dei versanti (rischio frane e cassaia massai).</p> <p>6. Idrogeologia e fluvialità</p> <p>Si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere in cui, all'interno del quadro presentativo si richiedono approfondimenti della documentazione presentata.</p> <p>Inoltre, si segnala che è parte integrante del presente parere il parere di compatibilità al PAI dell'Adm del PC, provveduto 567065/SCM del 04 agosto 2014.</p> <p>7. Bunker e silos</p> <p>In merito allo componente Ramo si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere in cui si richiedono approfondimenti e valutare gli impianti complessivi rispetto al contesto in cui s'innesta il BNJL.</p> <p>Si fa inoltre riferimento alla Verifica di Osservanza alla Delibera CIPe 57/2011 allegato al presente parere, in particolare alla presentazione n. 123, in cui il PropONENTE di risposta in merito alla necessità di delle specifiche criteri per la gestione di eventuali superamenti delle soglie di legge e in cui el</p>
---	--

	<p>diminuiscono quelle impattate [3 su 19].</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geometria: il piano trapezio è stato realizzato solo in parte, quindi le dimensioni dell'emissione sono differenti dalle specifiche del progetto. - Ricchezza fluviale: Non solamente per il canale di Modigliana ma anche per le altre zone di fiume il rischio di caduta massi è minore (39 utilizzando il perimetro del dimensionamento dei blocchi di 1 m³ nelle simulazioni). 	<p>Propponente fa funzione del cronoprogramma dei lavori, stabilisce un protocollo di gestione delle criticità, comprendendo che i presidi e i singolari sono stati valutati sulla base di modelli di simulazione dell'impatto accustico e di modelli di calcolo per le vibrazioni.</p>
	<p>8. Sedimenti e idraulico</p> <p>All'interno della Relazione idrologica generale si afferma che i suoi dati sono i metodi per determinare il valore di Tc (tempo di commutazione) e il proponente calcola Tc con i vari metodi, effettua i due valori estremi e prende quindi la media aritmetica. Considera però che le formule idrauliche per l'argomento spesso sono specifiche dei singoli algoritmi di fiumi, non sono comunque che l'eseguire una semplice media aritmetica fra tutti i valori "non estremi" rappresenta una soluzione scientificamente a vantaggio della sicurezza. Infatti le formule proposte affrontano problematiche tra loro molto differenti. I bacini mediiali o di pianura, dove la maggiore è trovare infiltrazione, perdite dei versanti ecc. Poiché nel caso in esame ci si trova di fronte a bacini prevalentemente monzani con acque miscelanti da ripidi versanti, a nostro avviso ci si sarebbe dovuti limitare a considerare le formule idrauliche per ogni singolo bacino.</p>	<p>In merito allo scenario "simulazione delle condizioni di progetto LTTF nelle condizioni di disponibilità di carriera", il PropONENTE ha scelto come porata di riferimento, quella con tempo di ribasso TR pari a 50 anni, anche in questo caso una verifica basata sui versanti esadiscesci da tempi di ribasso maggiori avrebbe garantito una maggiore sicurezza progettuale.</p>
	<p>9. Rischio e vulnerabilità</p> <p>Per quanto attiene all'analisi degli impatti la fase di cartella, l'individuazione delle sovraccarichi non comprende il traffico incidente dell'attività come invece è previsto dalla linea guida Regione.</p> <p>Tale aspetto risulta di particolare rilievanza comprendendo anche la monitorizzazione dell'incidente strutturale verso i siti di deposito con un coinvolgimento territoriale che non riguarda solo le aree adiacenti ai canali, bensì un territorio molto più esteso. Sono altresì esclusi dalla valutazione i trasporti da centrali di bellezza.</p> <p>Per quanto riguarda l'allontanamento del materiale per via ferroviaria l'importo acustico complessivamente generato da questo impegno deriva dalla logistica di deposito e carico sui convogli, dello scarico e del successivo trasporto su ferro dai roscisti verso i siti di deposito. Nessuno dei due aspetti è stato trattato nella valutazione degli impatti.</p>	<p>Propponente fa funzione del cronoprogramma dei lavori, stabilisce un protocollo di gestione delle criticità, comprendendo che i presidi e i singolari sono stati valutati sulla base di modelli di simulazione dell'impatto accustico e di modelli di calcolo per le vibrazioni.</p> <p>10. Ambiente e riduzioni lavoranti</p> <p>In relazione all'ambiente il presente parere comprende nell'ambito delle prescrizioni relative al P.I.T. la aggiornare e presentare prima dell'inizio dei lavori, un serie di prescrizioni riunite anche rispetto a questa componente.</p> <p>Al'interno del P.M.A., che, come da quadro prescrittivo sarà aggiornato e concordato con A.R.P.A., è prevista il monitoraggio specifico della componente Adolanto.</p> <p>Inoltre, sono previste apposite procedure operative in funzione delle diverse tipologie di roccia individuabile dagli travi.</p> <p>In particolare si fu presente che il monitoraggio in corso presso il rambaro del Cunicolo Egnatino della Bellidonna, caprota propedeutica al progetto del Tunnel di base, sotto il controllo dell'A.R.P.A. Pierme, è di spostabile in rete e può essere verificabile, anzi da esso i tralasci perniciamente pubblici che riportano anche tutti i dati sull'attività.</p>
	<p>11. Atmosfera</p> <p>Bachilo Attunco La componente è stata ampiamente trattata dal PropONENTE nel SIA, al quale si rimanda. Inoltre il Piano di Monitoraggio Ambientale verrà aggiornato e successivamente avviato per le tre fasi di corte operativo, in misura e per i punti operativi, in accordo e sono il controllo di A.R.P.A. Pierme, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e quadri di monitoraggio, in funzione degli esiti del monitoraggio, idettoni interventi di mitigazione al fine di minimizzare gli impatti restanti.</p>	<p>Per i dialoghi si rimanda alla Vendita di Oneroperanza alla Delibera CIPPE 27/2011 e al quadro messo in evidenza del presente parere.</p> <p>Nel SIA il PropONENTE ha trattato lo problema relativo - riguardante gli impatti di bellezza e produzione di calcestruzzo presepe/locascale e ba-</p>

<p>numero di incendi presenti nello immobile vicinanza della linea ferroviaria da cui, nelle trasporti dovranno avvenire.</p> <p>10. Attività e redditività lavorazionali:</p> <p>Rischio ambientale: la presenza di tale materiale rientrante nei sondaggi non fornisce una valutazione precisa del tenore di rischi ambientali che si incontreranno durante gli scavi del perimetro attuale del TIR. Nel documento dell'Analisi dei rischi Idrogeologico si dichiara che sarà effettuata una ispezione al fronte di scavo, ma non viene specificato se questa viene fatta in comune o una tantum. Siccome si prevede nel caso di superamento del valore di 10 vengano immediatamente sospese le attività lavorative" è dubbia il quantitativo di idropericolosità relativa all'ambiente prima che venga dichiarato lo stop ai lavori.</p> <p>Rischio uranio: non sono state fatte ulteriori prospettive dopo il PP; per cui si ritiene insufficienti i dati stragiografici in un'area dove per anni si sono fatti prospettivi mantenendo per l'estrazione di minerali uraniferi.</p> <p>Rischio radon: i monitoraggi effettuati nel 1998 nella cintura di Zona Veneta conformano un elevato contenuto di gas Radon presente nelle cavità. Ci si aspetta la presenza di questo gas anche nelle future opere in sotterraneo. L'incertezza elevata di questo gas costituisce fattore di rischio per l'insorgenza di neoplasie polmonari. Esiste il pericolo che a seguito degli scavi avvenga l'infiltrazione nel circuito idrico di acque di scarsa qualità contenente idrocarburi.</p> <p>11. Anagrafe:</p> <ul style="list-style-type: none"> -] esistenze industriali, le aree tecniche e i siti di deposito sono da intaccare assolutamente "scavamenti" e quindi da inseguire per la riduzione preventiva delle emissioni in atmosfera di cui il DLgs. L.24/95 art. 209 e ai relativi criteri autorizzativi stabiliti dagli enti locali interessati. <p>- Nel PD e nel SIA non vi è alcun elemento tecnico o procedurale per mettere che gli impianti di betonaggio e produzione di calcestruzzo presenti debbono caratteristiche conformi alla DQR 17 febbraio 1997, n. 71-16738 - allegato 2, punto 2.1.</p> <p>- Il bilancio ambientale complessivo delle fonti di esposizione ed esercizio è da riportare nel Riferimento negativo e pertanto in sintonia con la pianificazione totale per il miglioramento della qualità dell'aria.</p> <p>- In compenso dei fattori di impatto considerati: le quodoglie di sostanzie inquinanti prese in considerazione per la componente Atmosfera del SIA del PD sono in parte differenti da quelle del SIA del PP (nel PD non sono previste le considerazioni le valutazioni mensili il paranciro CO (estruo di carbonio) e ROG (ossido Organico).</p> <p>- La metodologia adottata nel SIA -TF per la stima dei contributi di emissione è basata sul Road Construction Emission Model (RCEM) del Segmento Metropoli Air Quality Management District, metodologico differente da quello adottato da ITAQUERRA nel SIA del PP RRI (parte italiano)</p> <p>- Incongruenza della definizione della tipologia edelle caratteristiche delle sorgenti</p>	<p>indicato una serie di accorgimenti antiguai rispondono alle richieste della critica normativa. In recenti si riconosce un rispetto delle procedure riguardo alla realizzazione degli impianti di betonaggio e produzione conca, casca e prevista all'interno di modelli completamente diversi da quelli di realizzarsi con pannellare, fonotecnici e fonocassettini. Infine, in quanto alle lavorazioni relative all'utilizzo di zeme e zeme di stava si fa riferimento al quadro presentato relativamente al sbloccaggio ambientale e al PIAU a sensi del D.M. 16/12/2012.</p> <p>Il Proponente nel SIA sviluppa ampiamente lo studio degli scavi rispetto al quadro emisivo e dimostra che, a parte qualche numero critico soprattutto in fase di carico, in Generale attraverso il Monitoraggio sulla componenti si potrà assicurare e comunque i superamenti.</p> <p>Il Proponente nel SIA sviluppa e rileva i seguenti particolari:</p> <ul style="list-style-type: none"> -] q. C.O. o. Ossidi di Azoto (NOx, NO, NO2) o. Biossido di Zolfo (SO2) o. Ozono (O3) o. Benzeno (C6H6) o. Parafinato sospeso totale, PM10 e PM2,5 o. Metalli o. Benzalipirone o. Fiani di amianto aerodisperso. -] Si ritiene non rilevante l'osservazione in cui si contesta la metodologia adottata nel SIA LTF per la stima dei contributi di emissione. - In questo all'osservazione riguardante l'acquagginato nella definizione delle tipologie e delle caratteristiche delle sorgenti emittive si rimanda al SIA, alla V.O. della Delibera C.P.E. 5/7/2011 e al quadro presentativo del presente Progetto. - Si ritiene non rilevante l'osservazione in cui si contestano incongruenze nelle metodologie di
---	--

<p>classificare i tracci di emissione bidimensionali e i relativi flussi di massa non siano compiornovati, in termini di effettiva durata dell'esecuzione dei lavori, pertanto le tracce formate sono potenzialmente più attive rispetto all'effettiva entità delle emissioni delle macchine del cantiere.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incertezze nelle metodologie di studio della propagazione degli impatti (Intra-PP e PD) - Manca una spiegazione degli impatti da sorgenti esterne della parte comunale o francese e sorgenti critiche della parte industriale. - Incongruenza con i risultati del SIA del PP <p>- Emilia è estremamente elevata degli impatti calcolati. I risultati presentati nel SIA LTF indicano impatti sull'Ambiente estremamente rilevanti con confronti sensibilmente elevati delle attività di carico alle rappresentazioni di inquinanti, tali da originare significativi raggiungimenti della qualità dell'aria Estale. Si evidenziano modesti rischi di ampio superamento del valori limite di protezione della salute umana e della vegetazione, anche in ampie zone esterne alle aree di cantiere. Il bilancio ambientale è forse meno negativo in particolare per quanto concerne il piombo e PM10.</p>	<p>In sintesi i dati presentati non possono essere ritenuti descrittivi dello stato di salute della popolazione esposta, per quanto riguarda le patologie riconosciute collegate agli impatti generati dalla costruzione dell'opera.</p> <p>- Analisi degli impatti - semantico In merito alla dispersione di fibre di amianto è comunque necessariamente critica la situazione all'intuccio del TdS. La possibile presenza di minerali d'amianto, anche in trame diverse dal primo segnalato del TdS, espone al rischio per la salute pubblica di uno episodi inquinazione in ambienti, e di conseguenza ad una incidenza di lettori di mesotelioma pleurico e laringeo. Un pericoloso, le procedure preventive in merito non sembrano adeguate a scorgere queste pericolosità.</p> <p>- Analisi degli impatti - territorio In merito al rispetto dei criteri di Legge non basterebbe l'assenza di conseguenze negative per la salute pubblica; impatti rilevanti si considerano verificare nei periodi di emessioni più intense e/o su tracce di particelle sensibili.</p> <p>- Flussi fuori-territorio e vegetazione - Relazione di incidenza ambientale: la Via è la VINA su Chiomonte hanno sempre tenuto separati gli impatti, puramente cumulati, delle varie agenzie</p>	<p>Studio della propagazione degli impatti (Intra-PP e PD).</p> <p>Osservazione circa le dinamiche svolte propagazionali degli impatti tra soggetti sensibili della parte comunale italiano-francese e soggetti critici della parte italiana: Nella di competenza del MA, TM. Si ritiene non rilevante l'osservazione in cui si contesta l'incongruenza con i risultati del SIA del PP.</p>	<p>12. Sabato</p> <p>L'analisi degli impatti derivanti dall'umanesco è stata rispettivamente trattata, anche in relazione alle scelte pubbliche del PropONENTE nel SIA, al quale si rimanda.</p> <p>Indice si segnala che, il TdA, rende aggiornato e successivamente servito per le tre fasi di due operatori, tra AtTRA e piave Giovanni, in accordo e sotto il controllo di ATEA Piaveonico, rispetta alle quali dovranno essere previsti, e qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione al fine di minimizzare gli impatti risultati.</p> <p>Per i dettagli, si rimanda alla Verifica di Ottoperanza alla Delibera Cipe 57/2011, alla verifica delle risposte alla richiesta di integrativi e al quadro preventivo del presente paragrafo in merito al rischio Amianto.</p> <p>Il PropONENTE nel SIA sviluppa ampiamente lo studio degli scenari rispetto al quadro emisivo e dimettrice che, a minore momento critico soprattutto in fase di canificare, in genere attraverso il monitoraggio sulla contemporanea si potrà controllare e contenere i superamenti, anche rispetto alla tutela della salute pubblica.</p>	<p>13. Domenica</p> <p>Lo studio aggiornato e vegetazionale.</p> <p>La Variante di Preidemar fa nudo, visto positivo, tuttavia, priva il canale dell'imbocco Es del Tunnel di Besse sorgente ad una distanza minima di 90 m dal SIC. Il 11/09/09 "Ges Véhiculaire della Vai di Suso - Circuito di Chiomonte e Forzato" mentre in fase di esercizio le distanze sarà di 90 m, in considerazione della vicinanza con il sito e della potenziale installazione di panelli fotovoltaici sulla copertura della galleria antincendio, il PropONENTE ha aggiornato le</p>
---	--	---	--	---

<p>su HIC prece: lo scivolo sulla A32, la strada Chianocco-Tagliente, il Tonale di Bassa, la galleria di ventilazione e il tunnel geopagico.</p> <p>Nell'elenco delle quote opere che presentano una nuova relazione di incidenza non compare il nuovo tracciato della linea ferroviaria Suse-Bussette, che comporta l'avvicinamento ai confini del SIC (caso e l'occupazione di nuova natura-sanificata, e soprattutto la costruzione della gestione interzonaiale non decisa nel P.P.). Anche lo spostamento di oltre 100 m della galleria all'interno est del TdS, dichiarato lesoe invariante, avrebbe dovuto comportare una VIMCA complessiva.</p> <p>La qualificazione per fasi e l'interconnessione a Bussolengo non eliminano affatto lo galleria dell'opera, escludere quindi l'impatto sui SICDI e Quirca è ingiustificato. E' altrettanto ingiustificato l'esclusione del SIC Borsigola-Tonale, tanto più che nella stessa VIMCA si individuano sorgenti calidizzanti intime al perimetro del SIC. Raccordando ad esso molto vicine.</p> <p>Non si comprende perché in fase di cantiere si impongono le competenze fauna e in fase di esercizio le competenze Autostrada.</p> <p>Il gatto nero è ancora una volta dichiarato non presente e dunque non antenito, quando invece è certo la sua presenza nell'ambito di Ponte e quindi il possibile impiego. Il gerachio comitativo è presente come il bisusino (univoco in fase di cantiere, ma non in quella di esercizio). Il gerachio è ridificante in fase di cantiere e solo migrazione in esercizio. E si rilevano incongruenze segnate per alcune località, risarcimento, sentine e bocca, oltre alla Baga pedo.</p> <p>L'elenco delle strumenti culturazioni (7220*) non è esaurito, limitandosi a 11. Mi ricordo del documento "Relazione sui punti acqua e valutazione della Rete probabile - Trasporto". Tale documento appare superfluo e polemico, valutando sempre basso o nullo ogni rischio di interferenza. In ogni caso il perimetro del Parco Alpi Ovest ha indubbi ragionevoli e i sic 7220* apprezzano più numericis.</p> <p>Occorre sperare che il Sedutu sp. previsto per la realizzazione dei pannelli ferrovieschi della galleria ordinale sia di specie autonome, perché spesso vengono usate miscele cementarie che rischierebbero, disperse, inquinante dal venire, di allontanare negli ambienti circostanti + SIA + Micolotti di andare. Si comincia ad usare il modello PSR (prossime-estate rapporto) nelche i più completo DPSR.</p>	<p>Studio di Incidenza per il SIC redatto in fase di progettazione preliminare. Si rileva insomma che il progetto non è sufficiente in maniera diretta con il SIC nel raggiro di 3 km e che, per quanto non ci sia soluzioone di limiti di habitat prioritari, tuttavia l'interferenza con alcuni habitat può incidere sulla scelta di doni più di impedirese da parte di specie inserite nell'Alleggio II dello Direttivo Habitat 92/4/CE e nella Direttiva Uccelli 2009/14/CE del SIC ITT 110030. Questi aspetti sono del tutto omessi dalla Vol. di Susa-Chele di Chiavazza e Fierozzo*, per questi motivi si ritiene necessario richiedere una serie ulteriori da misure compensative e obbligatorie con particolare riferimento ai periodi riproduttivi delle specie rilevate.</p> <p>Per i dettagli si fa riferimento al presente paragrafo.</p> <p>L'accordo tra l'utile e Fratelli Grondona il 30 gennaio 2012, consolida un documento strategico e vincolante sotto il profilo programmatico il transito specifica - immetto del progetto, in particolare sul versante Isolamento, approvvigionando le località appartenute in sede istituzionale. Difatti insieme il frangere che porta allo realizzatore, in un piano massiccio, dello "Scorrere l'esistenzialista" da S. Ivan de Bussolengo a Bussolengo dove è previsto il collegamento tra la linea storica Torino-Nordale. L'accordo ha dato il via libra allo proseguimento definitivo del trasdotato transfrontaliero, che tiene conto delle evoluzioni avvenute al vertice in funzione per migliorare il suo intervento territoriale, sociale e ambientale. La progettazione definitiva avviata il 9 gennaio 2012, risulta subordinata alla approvazione sia del Parlamento francese che della Conferenza di Servizi e del CIPRE per la tariffazione, oltre a seguire in linea, per quanto in vista, l'uso di V.A. prevista dalla normativa vigente.</p> <p>All'interno del SIA - Andamento degli impianti è stata valutata la componente Attivita in fase di esercizio e la componente Funz. in base di esercizio.</p> <p>In merito ad alcune opere che potrebbero non essere rientrate all'interno dell'area degli impianti su segnalati che all'interno del quadro preventivo del presente parere si presenta l'aggiornamento del PNTA. In secondo e solo la</p>
---	---

- Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere in linea con la comprensione dell'Ambiente delle:		
- Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere in cui si stabilisce "per quanto riguarda l'importanza della vegetazione, che può vedersi:		
o. l'impegno di specie appartenenti alle serie componenti, le quali in base all'individuale per la conservazione e tutela, servizio, al fine di rispettare la diversità di biogeografica e di natura della vegetazione, le quali sono:		
ma anche come l'individuale dell'area:		
b. uno specifico "Piano di monitoraggio e gestione strumenti e varie" che deve essere costituito che dovranno essere effettuate fino al conseguente definizione della vegetazione e la utilizzazione dei dati sull'efficienza degli interventi già eseguiti nei lavori;		
c. una specifica progettazione degli interventi, con particolare riguardo alle eccezionali voci, che riflettono le esigenze di conservazione dell'habitat, il funzionamento, la sua distribuzione e le fonti di approvvigionamento;		
d. una regola per tutti gli interventi adottati in periodo di manutenzione di obiettivi di questi"		
- Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere in cui si richiede di aggiornare il PMS tenendo le informazioni attuali sul Progetto Degrado, ampiando e integrando il Piano di monitoraggio della rete di riferimento per aprire per tutte le componenti contraddette fatti oggetto. A questo scopo deve:		
scattered, vegetazione e flora, fauna, piante, vegetazione, habitat, idrogeologia, biodiversità, Pianeta, Ambiente marino, nelle sezioni specifiche, in linea con gli obiettivi di monitoraggio e di registrazione delle misure che durante e lo scorso anno, in accordo e sotto la supervisione di ARPA, saranno raggiunte sui tracciati designati, al fine di verificare l'efficienza del progetto"		
		Vedi osservazione n. 10 Ipmi, DVA-00-2013-0011830 del 22/05/13

	<p> Non di competenza del MATTM.</p>
	<p>Si riportano di seguito alcune note aggiuntive e conseguenze di carattere generale e dettanti preoccupazioni sulle scadenze in merito ai già citati depositi di Caprie e Torrestra.</p> <p>1. Considerazioni di carattere generale: La grave situazione economica del nostro Paese pone una serie di perplessità sulla sostenibilità del Tav Torino-Lione che comunque ad aumentare il debito pubblico mette, per contro, solo in alto pesantissimi tagli agli enti locali e ai servizi per i cittadini. A fronte di un basso calo degli scambi commerciali tra Italia e Francia, si propone il maggiorizzo di uno studio già svolto e finalizzato, mentre nel resto d'Italia al punto di una riduzione degli investimenti per i treni dei ferrovialari e collegamenti tra Nord e Sud. Si ritiene utile richiedere a chiudendo sui modelli economici e di sviluppo del Paese, senza confinarlo in "Mondi" e ai "reali", ma allargando la discussione ai territori e agli amministratori di tutto Italia. Philippe Estrel, ex presidente della Strce ha detto nel mese di gennaio, che il "nuovo" non è neanche oggi, e per molto tempo", aggiungendo che spera "prevalga il buon senso e le nostre risorse ai veri problemi dei finanziari". In Italia i recenti loghi al trasporto pubblico, la sfiducia di ricorre le tasse, i vincoli di bilancio imposti da Europa, le mancanze di liquidità degli Enti pubblici, ormai fortissime, preoccupano sull'utilizzo di mezzi straordinari per un collegamento omologato non più necessaria e tantomeno indispensabile. I Sindaci hanno di poco a portarne ad ottenerne i finanziamenti per gli interventi urgenti. Per queste ragioni si chiede un ripensamento generale sulle infrastrutture da parte del rischio Comune in merito ai cui che sono alla base delle nostre migrazioni e delle incisive contraddizioni alla costituzionalità di questa infrastruttura.</p> <p>2. L'Amministrazione Comunale di Caprie, il 6 maggio 2012, esprime "l'opinione e revisione del progetto LTT".</p> <p>"Nell'ambito della definizione del cosiddetto progetto "Volo Ciel" del progetto Tav-Torino, il territorio di Caprie come sito di deposito materiali dovrà essere scelto, in quanto interessante, nel progetto preliminare, dal Consiglio di tutela dell'entroterra dell'Appennino, organo fondamentale che affianca l'Amministrazione di Caprie non è più stato fatto parrocchia dei vari depositi comunali e comunali, cioè all'interno comunecittadina dello sviluppo del progetto, che fa compattare il Comune di Caprie come uno dei siti di deposito materiali dei treni di linea.</p> <p>Al momento della redazione di questo progetto, la documentazione non risulta più disponibile al sito di deposito di Caprie risultato essere risulta e gravemente insufficiente per effettuare delle valutazioni di merito sulla linea ferroviaria.</p> <p>Sulla cover di Caprie oggetto di deposito, l'individuazione ha già avuto a lungo tempo ma più recente di sistematica del settore e dell'occupazione ambientale. Lo grande numero ormai per il versante di circa 4 mila impiantistica discute e poi continua con tutte le proposte per i Beni Ambientali e le Borse Atti (per la valutazione dei siti di interesse "Castello del Comte Verde"; recentemente presentato dal Comune di Castrovilli il progetto LTT).</p>
	<p>23. Per quanto riguarda il deposito di Caprie e di Torrestra, la realizzabilità del progetto di risarcimento ambientale, il bilancio e il risparmio dei trasporti e gli impianti in fase di carico, si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del C.R.E. 57/2011, a parere della Regione Piemonte e al quadro preventivo del presente parere. Si segnala inoltre che il progetto la punta del PLT al sensi del D.M. 16/12/12, per il quale è stato richiesto un aggiornamento anche alla luce degli atti del Consiglio del Consiglio Esplorativo della Mddalena in fase di realizzazione per il quale l'autorizzazione dovrà essere acquisita presso il MATTM prima dell'inizio dei lavori.</p> <p>4. Conclusioni</p> <p>Il progetto redatto in fase definitiva è stato oggetto di una revisione generale del SIA, VINCA e spesso, trasmettendo alle Autorità competenti per lo svolgimento della V.A., è stato regolarmente pubblicato, in quanto contemporaneamente allo stesso Delibera del C.R.E. 57/2011 sul Progetto Preliminare che richiedeva modifiche, miglioramenti e approfondimenti.</p> <p>Le parti variate del progetto ai sensi del D.Lgs 163/2006 sono state oggetto di nuovi SIA, regolamento pubblici e trasmessi alle Autorità competenti per la V.A.</p> <p>La completezza del progetto richiede approfondimenti che sono stati richiesti nel quadro preventivo del presente parere che nelle cose anche di tanti gli elementi che possono essere ragionevolmente dettagliati e migliorati in sede di redazione del Progetto Esplorativo. Inoltre il parere riferito nelle integrazioni e nella V.O. della Delibera C.R.E. 57/2011 nuzi i punti per i quali il Progetto dovrà integrare ulteriormente con analisi e approfondimenti la documentazione presentata.</p> <p>In generale la documentazione risulta al punto con la massima e, addossi si sono riscontrate differenze o carenze rispetto alla stessa, nel quadro preventivo è stato richiesto</p>

<p>strutturalmente e sostanzialmente l'attuale strada su questi anni, per mettendo in moto diverso operativo ordinamentale, molti discutibile o condizionato dalle qualsiasi Amministrazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> Conseguendo il necessario, la generalizzazione purissima del progetto LTF sui verificati sia delle case di Caprile come paesaggio complessivo, siamo stati costretti ad ammesso ammesso interamente i casi di chiavi in serie di necessarie "Capriole" del Comune Verdi" e alle aree di collegamento Caprile-Cordone scatenante. L'impatto dell'operazione della linea ferroviaria di collegamento tra Cagliari e Caprile dovrebbe prevedere il suo segnale sul mercato prima nei fini di Stato Regione, assolutamente mandato alla estigenza di esigenza egeresse nel progetto. Il rifacimento di queste piste per dimensioni maggiore sarebbe un'infelice aberrazione al fianco dello Dado, anche se a rischiare i guasti di Caprile, Cagliari e Chiaramonte S. Nicola in caso di eventi alluvionali straordinari. Il progetto non viene indicata come "margini risparmiati l'esercizio della strada provinciale ex-577 secondo il diritto di proprietà su per l'uso e il sito di "Caprile-Cordone" sia fare appalto della strada. Si ritiene che quotidianamente potrebbe sarebbe comunque sempre le ricchezze e la sicurezza di questa strada di Verificato. Sulle informazioni Verificato del deposito di Caprile, viene riportato il percorso di costale indirettiva a Bula Dara dove ancora in uso di oggi strada mentre venne riportato il percorso dalla materna sulla strada provinciale ex-577A già in fase di costruzione. Nel progetto LTF non vengono apprezzamenti i rischi che li vogliono attribuire al progetto per la cosa e la valutazione dell'ordine dovrebbero in esse di eventi meteorologici quali effettivi, probabilità, frequenze e eventuali stremi. Si propongo di farci nella realtà situazioni dell'esperienza geopastorale. Nel documento "Studi sui rischi" a pagina 112 si fa riferimento alla quantità di materiali da impiegare, ma non sono di Caprile. Non ci sono affari contatti o come ai detti di poteriale accanimento di 850 RGP metri cubi per lo corso di Caprile. Si parla di sblocco su un esteso che potrà lo stesso risultato di capienza di contenimento sia per il sito di Caprile che per il resto di Trivulzio. Da progetto LTF non si capisce come possa essere considerabile il prolungamento dell'itinerario stradale e di lavorazione di strade le infidezze presenti nelle aree oggetto di demolita. Si fa più volte riferimento nel progetto LTF sulla "mitigazione e mitigazione" per il sito di Caprile. Si notare che il deposito minimo operante per inizio la durata dei lavori del progetto LTF, attuale definita, è dovuto alla fine dell'impianto ordinamento o "scavo" del sito sarà necessariamente prosciugando e quindi anche, lasciare uno stato idrogeologico che l'esecuzione di deposito non possa subire danni maggiore della stessa strada. Si esprime forte critiche anche sulle differenze che si riscontrerebbero durante la giurisdizione e il deposito del materiale per la viabilità di rete urbana, 	<p>l'adeguamento</p> <ul style="list-style-type: none"> Il Sit sul progetto in Verifica di Oltrepassata a la Delibera CIRE 17/2011 tratta e riguarda le scavi e gli scavi sul del Tunnel di base con tutti le opere sul esso connesse mentre la documentazione riguardante i progetti in variante ai sensi del D.Lgs 163/2006, esse solo localizzati in siti differenti ed esponenti relativi a progetti parziali (Stazione Intermodale di Sarsa e sviluppo di Chianale) o risolutori di incisori (Guida sicura e Aeroporto), non avrebbero parte di un solo disegnato. Il punto deve quindi del fatto che il Consorzio Esploratore della Maddalena nasce e si sta realizzando come opera progettistica al progetto del Tunnel di base e, o questo l'apposito ai comandi al capo del progetto del presente percorso.
--	--

	<p>Nel documento "Nuova rete Taro", il paragrafo 122 si fa riferimento a lavorazioni che avvengono nel territorio napoletano nelle zone di deposito provvisorio, per alcuni indirizzi specifici al km 10 di fiume (PMS).</p> <p>Non sono invece da programmare inquinamenti specifiche per i tratti di deposito che subiscono qualche miglioramento e rischio, anche considerando la condizione atmosferica tipiche di queste zone rosse, caratterizzante spesso dei fatti ventosi.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si esprimono quindi i preoccupati sulla possibilità di mantenere la grande quantità di sostanze che potrebbe essere scaricata nel sito di deposito. Sarebbero che il tasso massimo d'oggetto di formazione di pericolosità imponenti, mantenendo le norme a la qualità dell'acqua dei resti di sabbia lascia di vento. Si esprime pure la sospetta instabilità sull'ambientazione presentata, evidenziando gravi carenze programmate, secondo l'indagine del Consiglio e evidenziate pure in corrispondenza delle Alzette, ad esempio, la mancanza della cava di Capoletto quale non è quella per cui è stato batuta la la programmazione CTF. <p>i. Relativamente al sito di deposito di Torrazza le scritture seguono.</p> <ul style="list-style-type: none"> Si ammette che le questioni relative alla stesura non sono riguardate tanto per interessi direttamente ai problemi del territorio, in effetti anche la discussione presenta nel corso di Torrazza, presenta altri molti legami alla gestione delle acque. Si era in corso di programmazione del Progetto Mano o da Molino già determinata dalla Provincia di Parma ed emessa nella Convenzione del Servizio di tutela di ambienti, soprattutto dell'ambiente del documento Durrendazione del Consiglio dei Servizi P.M. N. 17- 05/02/2012 [10/07/2012] emerge che alle pp. 5-6 si vede il progetto "Regime e crisi marcistiche", dove a p. 6 viene citato lo studio del piano preventivo del Comune di Vernoleto relativo alla quantificazione delle segne che attraversa la Reggia Mano o del Molino, poiché le segne anche nel territorio di Vernoleto, oltre che di Torrazza in questi posti la reggia Mano non è stata esplicitamente. Una breve menzione nella confezione di servizi del 17/02/12 di cui si riportano i seguenti paragrafi: Si si risiede un prezioso strato dimetano riguardante il cratere delle acque marcistiche, mentre la chiusura superficie del suolo in cui si trova la exha di Vernoleto della quale subisca un imballoamento di circa 500 m di massa composta da roccia, pietra ed acque dolci che hanno origine soprattutto a precipitazione quasi 20 mm; di il cratere di Vernoleto richiede sempre pressione per preservare l'aperto sfondare e degradare suoi relativi strati di fiume della discarica, ma purtroppo anche è chiaro perché le cose sono state fatte, perché sia per questi motivi per le quali si sta per i seguenti mesi nella Reggia Mano o proposto riducere così stesso indirizzo sui progetti in esame. Questi problemi e anche dell'ambito del documento "Protocollo della Conferenza dei Servizi" nell'ambito dell'interazione interdisciplinare della fase di verifica in servizi affari, il L.R. 0008 e sono i criteri di "progetto definitivo di implementazione della Coda & delta
--	---

		<p>dichiarazione di l'Ufficio militare conseguente all'appropriazione, al sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/06 del PD della prima fase del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte compresa dalla francese, tratta in territorio italiano". In questa pubblicazione vengono incluse le norme relative alle "parti varie", come ben evidenziato dai titoli dei addendi alla dichiarazione di Pubblica utilità della Procedura, qui applicata può derivare solo dall'appropriazione del Cipe, prevedendo adozione del provvedimento di compatibilità ambientale che, per le parti varie, non c'è, essendo qui alla luce prima particolarissima progettualità. La pubblicazione U.I. LTF viola anche il principio fondamentale della Direttiva UIC CE 856/3/CE, che, all'art. 2, stabilisce che la U.A. avverte "primo del rilascio di maturi strumenti", per salvaguardare l'operazione zero del giudizio.</p> <p>3. Si obietta l'illegittimità della predominanza di una compatibilità ambientale quale quella la oggetto, in questo richiesta ai sensi degli articoli 167 e 152 e seguenti del D.Lgs.116/2006. Qualche degli aspetti ambientali su senso dei corrispondenti articoli del D.Lgs.152/2006, Capitolo da Tamburini</p>	
14	EVA-06-2013-0012040 Del 27/05/2013	<p>Osservazioni del COMUNE DI TORREZZA PIEMONTE</p> <p>Osservazioni al progetto di realizzazione dei siti di deposito della TAV nel comune di Torrezzona Piemonte. In particolare, il Comune ribadisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. che venga riadattata la progettualità dell'intervento che si vuole realizzare nel Comune di Torrezzona Piemonte in funzione delle proposte successive riportate; - 2. che venga tenuto conto delle probabili ripercussioni di detto intervento sulla salute dei Torrezzesi; - 3. che vengano messe in efficienza i controlli possibili per la tutela dell'ambiente; - 4. che venga tenuto conto delle possibili ripercussioni sull'economia del nostro Comune; - 5. che in caso approvazione di detto intervento da parte del C.I.P.E venga installato in tutto il territorio del Comune di Torrezzona una centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria; - 6. che venga sistematicamente il materiale "smaltito" che viene contenuto nel sacco di forzata per sconsigliare la presenza di amianto, uranio e altri isotopii; - 7. che venga creata una conoscenza permanente composta da tecnici incaricati di effettuare i rilievi sui materiali smaltiti; - 8. il bilancio totale di conferimento al momento in cui si venga a riscontrare quali si voglia imposta limitativa nel conferimento; - 9. che venga riconosciuto un conguaglio inferiore per il disegno che si verrà ad adottare alla comunità Torrezzese in opere strutturali rivestimenti; 	<p>Per quanto riguarda il deposito di Torrezzona Piemonte, la realizzabilità del progetto di ripristino ambientale, il bilanciamento e il trasporto dei materiali e gli impatti in base di cui si tratta, si rimanda al SIA, alla richiesta d'intervento, alla V.O. de la Delibera del Cipe 577/2011, al patente della Regione Piemonte e al quadro presentativo del presente progetto.</p> <p>Si segnala inoltre che il progetto fa parte del P.U.T di sensi del D.Lgs 161/2012 per il quale è stato richiesto un aggiornamento anche alla luce degli esiti del quadro del Comitato Esplorativo della Maledibbia, in fase di realizzazione per il quale l'autorizzazione dovrà essere acquisita presso il MATTAI prima dell'inizio dei lavori. Infine, la componente stradale è stata completamente trattata dal proponente nel SIA su quale si intende.</p> <p>Il piano di Monitoraggio Ambientale viene stabilito per le tre fasi di asset spetrum, iniziale e post operazione, in base alle quali dovranno essere previsti, e qualora necessario le funzioni degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione ai fini di minimizzare gli impatti residuali. Per i dettagli, si rinvia alla Vecchia e Giustepietra alla Delibera Cipe 577/2011 e al questo presentativo del progetto piante.</p>
15	EVA-06-2013-0402042 Del 27/05/2013	<p>Osservazione del Comune del Sopr. Dulca Antoneta e Dulca Taffet</p> <p>Gli scriventi, formalmente consigli all'ultima soluzione progettuale proposta, ritendono dirimpetto al sito dove si intende realizzare la rotonda stradale, il nuovo scorrimento ferroviario e i pochi metri delle seie ferroviaria oltre che agli luoghi da deputati per i sopravvissuti che:</p>	<p>Non di competenza del MATTAI</p>

		<p>1. Antecedentemente all'inizio dei lavori venga effettuato un sopralluogo, da parte di un Tecnico di LTF alla propria disezione e segni, misurazioni e/o sedimenti sotterranei che riguarda il percorso dell'opera, il deprezzamento delle aree limitrofe e per le posizioni condizionanti ambientali i solosuoli chiedono, che gli sia riconosciuto in ogni indennizzo quantificabile nel 5% del valore dell'immobile, provvedendo che tale cifra non comprende ovviamente eventuali danni derivati dalla luce esclusiva dei lavori.</p>	
16	DVA-00-2013-00-120558 Del 27/05/13	<p>1. Observazione della Comunità Montagna Valle Susa e Valsesia</p> <p>Uguali osservazioni prot. DVA-08-2013-00-1872 del 22/05/13; Observazione del Dr. Domenica Cava per quanto di Lega Ambiente di Chiavasso</p> <p>(al modello osservazione prot. DVA-00-2013-00-1870 del 22/05/13 di Associazioni Ambientali Wwf, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura).</p>	<p>Vedi osservazione n. 10 e n. 11 (prova DVA-00-2013-00-1830 del 22/05/13 di Associazioni Ambientali Wwf, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura, l'origine DVA-00-2013-00-1870).</p> <p>Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.</p>
17	DVA-00-2013-Q012170 Del 27/05/13	<p>Observazione del Comune di Rivarolo di Torino</p> <p>Dell'Onore della Giunta Comunale n. 93 del 16 maggio 2011 "Per informazioni e osservazioni di contrappunto in merito al progetto definitivo di prima fase della nuova linea ferroviaria Torino-Lione parre compone significativamente traffico in territorio friulano, presentando in dater 10/04/2013 da L'17".</p>	<p>1. Non di competenza del MATTM</p> <p>2. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPB 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo della presente partita.</p> <p>3. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPB 47/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo del presente parere.</p> <p>4. Non di competenza del MATTM</p> <p>5. Non di competenza del MATTM</p>
18	DVA-00-2013-00-124237 Del 29/05/13	<p>1. Observazione del Comune di Montebianco</p> <p>1. L'Amministrazione Comunale ha appreso che sono stati eseguiti lavori tecnici per le consegne le basi alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Taino-Lione, con tante scuse invitali i comuni interessati dal progetto. Il Comune di Montebianco sarà invece scalo della linea mediante le due casse di transito del tunnel di Biasca, ma non è mai stato invitato.</p> <p>2. Se mai l'opera sarà realizzata, si ritiene che sia giusto poter tenere i diritti di tutti i cittadini e richiedere queste opere di salvaguardia a tutela della pubblica incolumità, salvo c'alla prevenzione di danni irreparabili quali il possanghiamento delle fonti idriche, compresa la stagione che alimenta l'acquedotto comunale, i rischi di ceduta mossa e possibili espansione del torrente Genischio.</p> <p>3. Se è vero che i lavori stanno effettuati in galleria non abbiamo bisogno scrivere che tali opere non saranno raggiungibili se non è nostro criterio. Indurre la vicinanza con la più a Li Sca, sull' cui siamo costruttori, parere di nostra Comune gli successi problemi delle aree limitate ai caselli quattro, mulini, canori, disegni sulla viabilità.</p> <p>4. Si richiede che al nostro Comune sia dedicata la gestita e doveroso attenzione, poiché i nostri cittadini non possono essere considerati di serie B, attenzione che si richiede una forza pubblica perché contratti ad un'opera che dobbiamo subire e che non dobbiamo certamente voluta.</p> <p>5. Su solleto doveroso che le istituzioni: Provincia, Regione, Ministero dei Trasporti, Europa, che favoriscono chiudendo la sua realizzazione, nelclino un piccolo comune quale è Montebianco, negozando almeno quelle opere di salvaguardia delle persone prima che inizi le scavi del tunnel e prima che vengano distribuiti fondi per compensazioni quelli usati, piace di scrivere...</p>	

19	DVA-DI-2013-40012489 Deli 30005412	Oggettazione del Comune di Moncambra 1. Inquadramento dei dati e analisi Dalla lettura del progetto dell'Iniziativa di I° fase si evince che il problema dell'inaffidabilità dei versanti è stato preso in considerazione, ma non vi è un intervento funzionale di soluzioni se non in sede di ulteriori approfondimenti e di interventi da effettuare in sede di P.E. L'Amministrazione Comunale esprime grandissima preoccupazione, poiché la caccia massai è un fenomeno accaduto in molte parti del territorio di Moncambra e poi. Il fenomeno trae le sue radici sull'abbandono di Ustino che è sicuramente il più espanso, anche sul residuo territorio comunale, in particolare nelle frazioni Mauzana San Giuseppe e Triadù, insieme sul comitato comunale di Susa nella zona di fondovalle alluvionale abitata (S. Eusebio, Cascina Renna), ricca che non sono stati presi in considerazione nello stesso del PP, ma neppure nel P.D. Tra gli edifici che potrebbero subire danneggiamenti, vi è l'Acquedotto Romano che sorge nella frazione Ustino, recentemente restaurato con fondi regionali. Chiediamo che tutto il territorio di Moncambra dalla Fratzone Ustino a S. Giuseppa sia oggetto di uno studio più approfondito per la tutela del territorio e delle persone.	1. Riferimento alle fonti disponibili Si rimanda al S.I.A. alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPE 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro presentativo del presente parere che affrontano le problematiche rilevate. 2. Interferenze con le fonti disponibili Si rimanda al S.I.A. alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPE 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro presentativo del presente parere che affrontano le problematiche rilevate.
		- Infine, come scritto dai tecnici della Comunità Montana Velasca e Valangone all'interno delle loro osservazioni nel P.P. si tende a considerare le dimensioni dei blocchi di mese e inoltre si assume come dato certo che tali blocchi si ripetano prima di raggiungere la pianata alluvionale. In questa sede intendiamo evidenziare come prima di giungere alla pianata alluvionale, tali blocchi di roccia inerentemente incerti abitati e simili possono potenzialmente creare gravi danni all'incolumità pubblica. 2. Interferenze con le fonti disponibili Nei P.D. non vi sono rispettazioni circa l'interferenza con le fiume acquefero, sic. possibili che impieghi. Cella vittime degli elaborati tecnici di LTF si rinvia la continua interferenza del cioppo tunice con la minificazione di corsi d'acqua e soprattutto presenti sul nostro territorio. La preoccupazione riguarda il proseguimento delle falde situate a bassa quota, in modo particolare per le falde di l'ognite Maria e Fogassa che alimentano l'acquedotto comunale. Dalle riunioni seguenti mensili di LTF sulle sorgenti su cui viene concesso rischio anche la falda allo sorgente del Cogno.	3. Interferenze con le fonti disponibili In questo ambito si riprende integralmente quanto affermato in sede di osservazioni di LTF nell'autunno 2010, le fonte principale per la sorgente di l'ognite Maria sono le sorgenti, compresa l'ognitalia, che in seguito agli scavi, presso venissero l'immissione nel circuito idrico di acque di scarsa qualità o contenenti altri liquori di tipo radice, che potrebbero quindi anche essere del culmine del consumo di acqua potabile. In ultima battuta, si riprende integralmente quanto affermato in sede di osservazioni di LTF nell'autunno 2010, le fonte principale per la sorgente di l'ognite Maria sono le sorgenti, compresa l'ognitalia, il mantenimento dell'habitat naturale e la preventione inerenti permane tutta.

Il territorio del Comune di Moncambra è per sua natura carenza di acqua, la perdita di tale preziosa risorsa sembra mettere l'intero territorio comunale rispetto gravidi danni a flora e fauna; si riveda che il territorio del Comune di Moncambra è tutelato dai SIC Caso Xerodermica e Choceridemone.

4. Affacciamento al Fondo Valle Centrale
Il Proponente ha aggiornato e integrato l'elenco dei settori all'indirizzamento idrogeologico della Zona Choceridemone.
Per i dettagli si fa riferimento alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPE 57/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro presentativo del presente parere che affronta le problematiche rilevate.

	<p>3. Risultato stimativo</p> <p>Dalle reazioni tecniche si evince che al Km 60+71 (-Gi+14) vi è una forte presenza di risapori di cui di perimetro di rotaie ed aiuante adesivo/poni, la prima linea del tunnel dovrà per la presenza di amianto, essere secca con mezzi di serio specifici (materiali idrofughi demontabili). LTF ha previsto una galleria artificiale per fare il filo al tunnel e alle polveri in area. Aminosan, ma non espone, che la galleria artificiale venga sempre tenuta chiusa, rimane forte il problema delle polveri respirate dai lavori all'interno del tunnel e da chi, un modo acciuffante, possa venire a contatto con polveri di roccia.</p> <p>4. Attivazione del fondo verde Cippc/Bp</p> <p>L'attivazione del fondo verde Cippc/Bp, soprattutto interessando direttamente il territorio di Montemarano, è causa di grandi preoccupazioni in quanto costituirà una barriera al deflusso delle acque sotterranee.</p> <p>In modo particolare riteniamo opportuno sottolineare che l'opera progettata al Km 60+05 - 67+00 comporta un pericolo per qualsiasi tipo di falda e acque superficiali del torrente stesso. La posizione rilevante delle gallerie, soprattutto pressoché ad una profondità di 50 m circa, la presenza ed il movimento (di LTF rilevati) di ingenti quantitativi di materiale di natura ghiaiosa e blocchi di notevoli dimensioni, potrebbero costituire un grave pericolo in caso di fonte piena, molto frequente nel nostro territorio.</p> <p>5. Vulnerabilità</p> <p>I canali per il tunnel di base creeranno per la pianata di Susa, non possono che interessare direttamente anche la viabilità del territorio di Montemarano, confrontate con la vecchia Città di Susa.</p> <p>Questo perché le principali vie di accesso alle frazioni del Comune di Montemarano sono proprio quelle in cui saranno installati i canali per il tunnel di base. Tali gallerie non può che rendere assai difficile la viabilità del cittadino di Montemarano, anche solo per raggiungere la Città di Susa.</p> <p>Si fa particolare riferimento a Via Monella, dove è ubicato il Cimitero di Montemarano, Borsigano, Cuvret, strada di accesso alla sede municipale del Comune di Montemarano, inoltre quividianente le SS25 e SS25 ed i collegamenti territoriali Susa - Desolano.</p> <p>6. Rischio incendieri in area cava</p> <p>Riuniamo comunque l'informazione effettuata dal servizio di LTF in relazione ad eventuali incidenti all'interno del tunnel di base, usata ferrovania. Da tale situazione vengono emerse due temporali e perenniali di elementi dannosi estremamente superiori rispetto ai limiti previsti dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.</p> <p>7. Qualità della via</p> <p>Le polveri sciolte che si verrebbero a creare nelle zone degli scavi verranno sicuramente disperse nell'ambiente per più anni con conseguenze sulla salute e sulla visibilità facilmente intuibili. Lo stesso discorso vale per la presenza di vegetazione e per i numeri. L'ambiente di tralico cautele delle coltivazioni pesantemente anche e soprattutto in popolazione di Montemarano.</p>	<p>1. Indovare è risultato necessario risolvere i problemi inherenti lo sviluppo in un senso</p> <p>6. Il Proponente ha redatto l'Analisi di rischio per lo quale è stato richiesto un apposito documento in sede di presentazione specificativa. Si rimanda il SIA alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del CIPPC 37/2011, al piano della Regione Puglia e al questo preventivo del presente parere che affrontano le problematiche riavviate.</p> <p>7. La componente Automotrice è stata aggiornata tenuto del Proponente nel SIA Al quale si rimanda.</p> <p>Il Piano di Monitoraggio Autonome viene avviato per le tre fasi di ante operam, in corso e post operam, in accordo e sotto il controllo di ARPA Puglia, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e questa volta necessario la funzione degli esiti di monitoraggio, ulteriori interventi di riduzione al fine di minimizzare gli impatti negativi. Per i dettagli si rimanda alla Verifica di Competenza alla Delibera CIPPC 37/2011 e al questo preventivo del presente parere.</p>	<p>Vedasi osservazione n. 19 Iper. DVA-001-2013-0012494 del 30/05/13</p>
20	<p>DVA-001-2013-0012627 Del 3/05/13</p>	<p>Osservazione del COMITATO DI MONTEMARANO Urgente e posterrestrium prot DVA-001-2013-0012489 del 30/05/13</p>	

		Documento partecipante da inviare:
2)	DVA-DO-2013-0013273 Dcl 060643	<p>Osservazione del COMUNE DI BUSSOLENO</p> <p>L'opera osservazione ncl. DVA-DO-2013-0011832 del 22/05/2013 - Osservazione del Dott. Domenico Cesca per conto di Lega Ambiente di Chiavazzo e a sostegno degli prot. DVA-DO-2013-01012058 del 27/05/2013 - Osservazione della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, (su modello osservazione prot. DVA-DO-2013-0011830 del 22/05/2013) di Associazioni Ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura.</p> <p>In particolare oltre all'allegato contenente le osservazioni il Comune di Bussolengo segnala che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Piane le costruzioni presentate dalla Comunità Montagna Valle Susa e Val Sangone del 15/05/2013 di cui si constuiscono i commenti e le conclusioni finali che qui si riportano integralmente, in riferimento ai punti pertinenti interessanti il nostro territorio e commentate: <ol style="list-style-type: none"> 1. Si sottolinea che ha avuto luogo al vertice di Via rossa fatta fermata con la strada secondaria dello MZL; 2. Si manifestano preoccupazioni circa le impraticabilità dei camioncini dei motorini contenenti fibre di cimatura e del rischio conseguente per la salute pubblica di esposizione di fibre nell'ambiente; 3. Non si ritiene appropriabile la detenza al rispetto dei limiti acustici al fine della riunione delle persone nei locali nelle vicinanze dei fabbricati in progetto e si consiglia osservare al rispetto sia dei limiti di frequenza assoluti sia di quelli differenziati per i periodi di effettivo diurno e serpeggiante rispettivi; 4. Come già riportato nella nota del 27/05/2013 prot. d/061, che si collega alla presente per fornire ulteriori elementi di informazione di riunione rispetto i recenti verificati senza misura registrata di riunione di riunione (vedi ante). 5. Si ritiene quanto menzionato i dati strutturali e le verifiche effettuate per quanto riguarda il rispetto di dimensione dell'ambiente di magazzino e depositi aziendali un adeguato al progetto (f. 2 delle osservazioni della Città). 6. Per quanto riguarda il progetto padroni si consiglia che soprattutto nel progetto (f. 1) si corri il pericolo che a seguito degli scambi strutturali e circostanze riducendo di alcune di sezioni attuali e soprattutto delle sezioni di garage che potrebbero entrare nel circuito idrografico. 7. Si ritiene che alla base delle considerazioni espresse nel paragrafo 12.2.1 esistono le stesse motivazioni che sono da considerazione ed autorizzazioni proprie delle imprese in riferimento di cui al D.Lgs 15/2005 art 209; 8. Si consiglia che le persone non autorizzate nel paragrafo 12.2.2 al fine di evitare di essere oggetto di denuncia e i produttori di calcestruzzo preconservato, pertanto sono da aggiornare sul contrattazione prevedibile dalla realizzazione in conseguenza di cui al D.Lgs 15/2005 art 209; 9. Si evidenzia che le autorizzazioni in esame sono ad eseguire entro 30 giorni dalla legge ed in entro i periodi di tempo stabiliti per cui si considera quanto emerge dal paragrafo 12.2.3, 12.4 e 12.5. <p>Vedi osservazione n. 10 e n. 11 (pro DVA-DO-2013-0011830 del 22/05/2013 di Associazioni Ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra, Federazione Nazionale Pro Natura, i prot. DVA-DO-2013-0011832 del 22/05/2013).</p> <p>Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazione, alla V.O. della Delibera del Cipe 47/2011, al Banca della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo del presente lavoro che affrontano le problematiche rilevate dal Comune di Bussolengo.</p> <p>In merito all'impianto�to assurso in particolare ai rimandi al quadro prescrittivo in cui si richiede di valutare gli impatti comunitari rispetto alla componente turistica, e di sviluppare adeguati lavori di inventario preagiornato e architettonico di elementi del progetto quali anche le barriere acustiche.</p> <p>Le opere connesse sono necessarie alla realizzazione dell'opera. Si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere, in cui si prescrive di svolgere adeguati interventi di inventario preagiornato della viabilità locale e soprattutto le bauliche esistenti. Si fa riferimento al quadro prescrittivo in cui sono indicate le malagevoli la fase di costruzione di opere e di esercizio.</p> <p>Si fa riferimento al presente parere, di cui fa parte integrante, il parere di compatibilità con il 2. Al relativo alle opere di interventi infrastrutturali: NUOVA localizzazione Autodromo nel Comune di San Didero e Quida Sicula nel Comune di Avigliana, emesso da parte dell'Autonoma di Bassano del Grappa con nota prot. 567003/NUCA del 04/08/2014.</p>

Il Lungsoto svolte salite pubblica della M.L.T. è funziona negativo nell'intercettato e la sopravvivenza di minor traffico nei periodi sono da ricordare in flusso delle opere stradali che sono in crisi di attrazione e che faranno aumentare un aumento del traffico di guida nel luogo percorso riguardo ai vari ingranimenti dall'area che aderiscono alla con la M.L.T."

Inoltre, in riferimento al prosciugamento di tempi di spostamento i Comune richiede di valutare con attenzione le seguenti problematiche:

- INQUADRAMENTO ACUSTICO

Considerare che le soluzioni proposte per le barriere acustiche non sono state previste per la mila di linea storica che, anche se non interessata direttamente dai lavori, sarà comunque controllata, sia durante i lavori che dopo, dall'aspetto del traffico ferroviario, si ritiene necessariamente necessariamente l'analisi acustica e la progettazione anche sulla parte di linea stessa, mantenendo l'ingombro minimo accettabile di tutte le infrastrutture anche durante i lavori. I reagenti sensibili dovranno essere esclusi dal cantiere in funzione della bonifica acquatica per tutta l'estensione del territorio comunale.

Nella verifica dell'immissione del rumore dovuto alle variazioni delle spese che agiscono contemporaneamente sui reagenti sparsi e la ferrovia che le strade statali e strade provinciali e comunali, nonché le attività di camice risiedenti sui territori interessati.

Per questo riguardo, rispetto all'architettonico e funzionale delle barriere antivento, cioè a comunque con prevalenza di pannello che è maggiormente risaputo che intervergono presentemente nell'ambiente mediterraneo, regolamentare la percezione visiva. Pertanto, è richiesta la suddivisione della società progettuale sulla spiegazione di barriere da utilizzare,

finalità, al fine rendere la composizione architettonica il più piacevole possibile, si evitando di utilizzare il modello qui stato riportato e già utilizzato per la linea Roma-Napoli sostituendo il colore nero con altre tonalità che si integri con il contesto ambientale quelli verdi maruni, già allontanato dal cielo e scuro, per la zona di tiro dalle auto troviamo si devono anche inserire adeguati massicciamenti con presenza apposite ed urbane, non considerando sono poi alcune zone di cui alle.

- INQUADRAMENTO AMBIENTALE

All'interno del progetto deve tenere conto valutare i fattori di impattamento nei territori urbani e di natura da e per le aree di cantiere al fine di prevenire l'inquinamento e definire i provvedimenti. Oggi quando ce lo gira un piano del traffico ferroviario e se poniamo tra i cantiieri e le aree di specie di difficile e pericoloso.

Il piano dovrà contenere tutti i dati e le informazioni necessarie per capire quali viabilità viamente inesistente, le modalità di trasporto e di transito, tempi e metodi dei movimenti vista l'area attualità colosa. Dovranno quindi essere previsti, in relazione al traffico ambientale che se vero e corretto, tutti i possibili recisi e respirare tutte le operazioni che derivano dalla attività di manutenzione ambientale. Dopo tutto non negare davanti essere mantenuto durante il periodo rispettando i correttivi necessari per la riduzione totale e durante il corso del lavoro degli impianti lubrificante degli impianti lubrificanti, magazzini spazio nel periodo

		<p>nell'ultimo, l'avviaggio delle "isoleme degli autostrati", zone di transizione delle aree di cantina e strada, ecc.), in tutte le aree al fine di garantire la salute e limitare i disagi a carico della popolazione. Punto 2a è attuazione dove essere finalizzata ai contatti in carriera da parte degli organi competenti sui tempi rispetto delle scelte progettuali riguardo all'utilizzo di terreni e pose di scarico e di smaltimento di rifiuti.</p> <p>- VIA BILLITA'</p> <p>Osservare prendersi in considerazione il problema relativo alla mobilità e all'accessibilità nelle aree urbane in relazione agli elevati livelli di congestione stradale che si verifichino o essere nel territorio del comune con conseguente aumento di inquinamento acustico e dell'aria, come pure il raggiornamento della qualità della vita quotidiana che potrebbero mettere a rischio il benessere sociale vestiti i tempi attesi di riurbanizzazione dell'area. Si richiede quindi di assistere nelle vicinanze chiave del piano di cui sopra infrastruttura adeguata ad assolvere alla funzione di moderatore e scollinamento del traffico. L'esecuzione di tali opere, quali rotonde e strade laterali, forniranno un'ottima maggior sicurezza con riduzione di vialità ed incidenza. La rotonda anche permette di segnalare il traffico con minor inquinamento acustico ed atmosferico, abbassare gli ingorghi e minimi così gestionali e di sorveglianza anche in relazione alle limitate disponibilità economiche e di risparmio urbano dell'ente.</p> <p>Le sezioni periferiche dovranno creare condizioni anche in relazione alle interfacce locali, sugli aspetti redditizi e in considerazione del fatto che le aziende risultino spesso difficili da imprendere e penalizzanti per civili e pedoni, quindi occorrerà valutare attentamente anche questo aspetto</p> <p>- ASSETTO IDROGEOLOGICO</p> <p>Provvedere alla realizzazione del viadotto golenale tamiee i lavori dell'AIPCO con fondi per l'alluvione 2018 e non attendendo i lavori in seguito in quanto investono certamente di urgentezza al fine di evitare possibili danni all'abitato di Brusopoli in caso di eventi di pioggia della Dom. Raposa in sponda sinistra campagna.</p>	
22	DVA-40-2013-001-1169 Del 07/06/13	Osservazione del Comune di Chiavari in data	<p>1. Non di competenza del MATTM 2. Non di competenza del MATTM 3. Si intendo al SIA, alla risposta d'interrogazioni, alla V.O. della Delibera del Cipe 17/2011, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescritivo del presente parere.</p>
23	DVA-40-2013-001-11622 Del 12/06/13	Osservazione del Comune di Terrazza Piemonte - Deliberazione del Consiglio Comunale n. 10/2013 del Comune di Terrazza Piemonte -	Per quanto riguarda il deposito di Terrazza Piemonte, la realizzabilità del progetto di ripristino modulare, il

	<p>Oggetto: Progetto definitivo nuovo collegamento ferroviario Taranto-Lecce. Parte comune</p> <p>Bio-francese. Prete Fallana A.R. di modifca.</p> <p>Il C.R. considerando gli impegni dell'opera per l'area oggetto di deposito locomotoria, la licenzialità della documentazione del PD e la possibilità di qualche intervento in caratterizzazione, un'autentica analisi dei costi-benefici e le prese-prospettive per la qualità dei ambienti conferiti e quindi per la salute dei propri concittadini rende più che legittimo la richiesta di alcuni interventi comprensivi.</p> <p>Il C.R. dell'Ente di Formulazione l'indirizzo da presentare, in relazione agli elaborati relativi al PD, le assunzioni di esclusività qui intagliate e trascurate, servite ed impegnandone il diritto di formulazione nel termine di legge, approfondimenti appropriati e ulteriori ipotesi, soprattutto, esplicative conseguenzialmente il PIANO HEGAT Y.O. a questi ipotesi di allontanazione nel territorio di Tanazzera Pleonome del nucleale di localizzazione della N.L.TL.</p> <p>Il Comitato richiede che:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. venga riconosciuta la progettualità dell'intervento che si vuole realizzare nel Comune di Tarrazzo a fronte delle problematiche rilevate; 2. venga tenuto conto delle possibili ripercussioni di detto intervento sulla salute dei Tarazzesi; 3. vengano messi in uso tutti i strumenti possibili per la tutela dell'ambiente; 4. venga tenuto conto delle possibili ripercussioni nell'economia del nostro Comitato; 5. in caso opponendosi di detto intervento da parte del C.I.P.E. venga: <ul style="list-style-type: none"> - installato in tutta il territorio del Comune di Tarrazzo uno controllo fisso per il monitoraggio della qualità dell'aria, - autorizzato sistematicamente il materiale "smachino" che viene caricato nel treno di Tarrazzo per accompagnare a presenza di ambienti uranici e altri inquinanti; - che venga creata una commissione permanente composta da tecnici incaricati di effettuare controlli sui materiali confezionati; - il bloccabile del contenimento al momento in cui si venga a riscontrare qui si voglia riconoscere un congruo indennizzo per il disagio che si verrebbe a causare alla comunità Tarazzese in questo momento rilevanti. 	<p>bilancio e il trasporto dei materiali e gli impianti in fase di cambiare, si rimanda al SIA, alle richieste d'approvvigionamento V.O. della Delibera del C.R.E. 57/2011, al parere dello Stato Plemone e al quadro prospettivo del presente genere.</p> <p>Si segnala inoltre che il progetto da parte del P.U.T. ai sensi del D.Lgs 16/2012 per il quale è stato richiesto un aggiornamento anche alla luce degli esiti del controllo del Contatto Espansivo della Magdalena in fase di realizzazione per il quale l'autorizzazione dovrà essere scaglialata presso il MATTI; prima dell'inizio dei lavori infine, le componenti ambarfera è stata riunivamente trattata dal Proponente del SIA al quale si rimanda.</p> <p>Il Progetto da Monitoraggio Ambientale viene svolto per le tre fasi di direzio operare, in linea e post operare, in accordo e sotto il controllo di ARPA Plemone, rispetto alle quali dovranno essere previsti, e qualora necessario in funzione degli esiti del monitoraggio, ulteriori interventi di mitigazione ai fini di mantenere gli impianti residenziali. Per i dettagli si rimanda alla Verifica di Otemperanza alla Delibera C.R.E. 57/2011 e al quadro prospettivo del presente parere.</p>	<p>Motivo di competenza del Rettificatore</p>	<p>Vedi osservazione n. 10 Irrt. DVA-00-3913-00114450 del 22/08/13]</p>
2.	DVA-00-2013-0013714 Orr 12/06/13	Osservazione dell'Attitudine generale e attici del gruppo scavi M1239	Motivo di competenza del Rettificatore	
23	DVA-00-2013-0014610 Del 24/05/13	L'osservazione generale è che il gruppo scavi è provvisorio di terreni in Val Cilento inteso sia da progetto provvisorio per opere pubbliche, che se la società L.T., che possiede in servizio la strada privata che, altrettanto, le nostre proprietà, provvede e si trova entro economici, immediatamente all'allontanamento allo scavo può essere anche di altre opere sia a garantire il miglior funzionamento e la messa in sicurezza della struttura per l'accoglienza dei sagrati, come da finalità educativa capace di difendere i sagrati, e che di seguito si elencano eventuali accorgimenti e imponenti di gestione e imponenti di gestione di scavi estremi per ucciso di sicurezza di huga messa a terra impianti elettrici e idraulici sistemazionali servizi igienici elettrici e idraulici.	Osservazione dell'Attitudine generale servizi igienici elettrici e idraulici	Vedi osservazione n. 10 Irrt. DVA-00-3913-00114450 del 22/08/13]

		L'opera è osservazione Prez. DVA-00-2013-D001830 del 22/05/13 di Osservazione delle Associazioni Ambientaliste Wwf, Legambiente, Italia Natura, Federacqua Marche Pro Natura.	Il riscontro all'interrogazione circa la localizzazione della stazione interurbana, la localizzazione è stata concordata con il territorio, nel caso dei tavoli tecnici durante l'Osservatorio Ambientale.
All'interno del capitolo delle opere civili sono state riportate alcune note sulla stazione interurbana di Susa. In merito alla quale gli affermativi credono che la localizzazione adeguata alla stazione sarebbe raggiungibile dalla stazione di Chiesanuova già esistente e distante solo pochi km dalla nuova stazione in progetto e sul Nuovo Adrogneto. Su entrambe le opere gli affermativi disponete che gli elaborati presentati sono scesi a livello di PO.	1. Osservazione di Dr. Luca Giunti A detta dello scrivente il PO andrebbe regolato in tali punti: 1. conferma lo spacciamiento dell'opera complessiva impedendo una scarsa valutazione dei suoi effetti ambientali. Il Cipe ha autorizzato il "faseglio" delle NUTL, ma con riferimento alle basi di costituzione. 2. La VtNCA, sia in questo PO che negli altri elaborati depositati lo passano, non rispetta le leggi europee, nazionali e regionali. Nessuna complessità ambientale con altri paesi è mai analizzata in alcuno. VtA A della NUTL la valutazione dell'opzione zero, espostamente prevista da tutte le normative, è sempre di trascinare del tutto o sconsigliabile, in qualche caso si dichiara esplicitamente d. non consigliabile. 3. non concorda alle prescrizioni imposte dal Cipe nella decisione di approvazione del relativo Progetto Preliminare; 4. non respilla il dettaglio progettuale previsto dall'Att. XXXI del D.Lgs. 163/2006 "Codice Appalti".	1. L'accordo tra Italia e Francia, firmato il 30 gennaio 2012, prevede un documento strategico e vincolante sotto il profilo programmatico. Il trattato specifica il tracciato del progetto, la partecipazione sul mercato italiano, soprattutto le modifiche apportate in sede istitutoria. Definisce ambizioso il traguardo che porterà alla realizzazione, in un primo momento, della "Sezione Transfrontaliera" da St. Jean de Maurienne a Brusson dove è previsto il collegamento con la linea statua Torino-Mondovì. Il secondo ha dato il via libera alla progettazione definitiva del tracciato transfrontaliero, che viene connesso all'evoluzione subito al versante italiano per ragioni di sicurezza e continuità, sociali e ambientali. La progettazione definitiva, avviata il 9 gennaio 2012, risulta subordinata alla approvazione 201 del Parlamento francese che dalla Conferenza di Service e del Cipe per la parte italiana, oltre a seguire in Italia, per quanto in variante, l'iter di VtA previsto dalla normativa vigente.	
26 DVA-00-2013-0015437 Del 22/05/13	1. I progetti NUTL sono in diverse basi del loro iter. Il cantiere di Chiesanuova è il più avanzato. A Chiesanuova, in un'area tutta appena adibita a strada principale e circonvoluzionata quale testisolo i tre viali idrogeologici, presso la stazione, oppure la strada principale diverse opere: unico viale geologico, TIB, venire di ventilazione, strada Chiesanuova-Glosgione, varco provvisorio da e per la A32, arredo A32, con futuro collegamento alla SS25. Non è mai stata avviata una VtA complessiva né una VtNA, complessiva né la vicinanza del SIC "Boschaglie di Jesolo di Garglione", le quali avrebbero dovuto considerare i potenziali impatti cumulativi di altri beni o progetti insistenti sul medesimo territorio. Per questo e altre ragioni sembra evidente che il cantiere operante a Chiesanuova non corrisponde a quanto desunto nel progetto approvato dal Cipe. 2. Alcuni Curiosi-Benefici: - Non è stato presentato un vero PD della stazione interurbana di Susa. Non c'è una ACB che valuti la stazione, oppure la stazione esistente alla NUTL. - Un'ACB dovrebbe far parte della VtA. Nel caso della NUTL è stata attesa per anni e pubblicata nel aprile del 2012 fuori da ogni procedura di VtA. - Come è possibile valutare i costi e la loro ricaricazione tra i due paesi in	Si richiedono le Del. Cipe 37/2011 in cui si approva il tracciato dell'opera (presentazione n. 1). In particolare al PO viene attribuito nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come presenti nell'elenco seguente del tracciato internazionale di cui a prima fase risulta costituita dal collegamento St. Jean-de-Maurienne-Susa-Bussozero, cioè la Sezione Transfrontaliera come definita nel Nuovo Accordo Inter governativo del 20/12/2012 mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'Ormea e le opere nella Piana delle	

	<p>Esistono di un progetto omologato sul lago Trasimeno?</p> <p>7. Minuziosi e complessi: sono spesso costituite da pianificazioni di altri, o poco più, monotonante negli ultimi anni si sono affermate in molte regioni e nazionali prevedendo diverse, come lo "scambone" di territori o l'istituzione di nuove aree protette. Le compensazioni intese invece nel caso sono politico sono ripartite tra le soli ed è il territorio accetta anche perché i) conferiscono il prezzo di non sventola; b) non finanziato progetti veramente interessanti o tecnici del territorio; c) spesso riguardano progetti del tutto assai legati all'opera e del suo impatto; d) spesso si concepisce in altro settore e altro stile consumato. Inoltre vengono chiamati come regoli delle norme istituzionali comuni a tutti, anziché un diritto scritto di giustizia e trasmesso.</p>	<p>Chiese. L'abbinamento dello Studio d'In piano Autonome (SIA) è relativo solo alle parti variegate della prima fase funzionale, come indicato nella Delibera CIPPEL n. 23 del 21/03/2012, identificata come l'intera tratta dall'imbocco est del Tunnel di Bassa a Euso (pol).</p> <p>2. Il progetto redatto in fase definitiva è stato oggetto di una revisione generale da SIA, VIMCA, controllata, trasferito alle Autorità competenti per lo sviluppo della V.A. è stato regolarmente pubblicato, in quanto quiappena alla stessa Delibera del CIPPEL 57/2014 sul Progetto Preliminare che richiedeva analisi, miglioramenti e approfondimenti.</p> <p>34. Le parti variegate del progetto ai sensi dell' D.Lgs 163/2006 sono state oggetto di nuovi SIA, regolariamente pubblicati e trasmessi alle Autorità competenti per la V.A. La completezza del progetto richiede approfondimenti che sono stati richiesti dal quadro presentativo del presente parere che tiene conto anche di tutti gli elementi che possono essere maggiormente draggati e utilizzati in sede di realizzazione del Progetto Esecutivo. Inoltre il parere rileva nell'integrazione e nella V.O. della delibera CIPPEL 57/2011 tutti i punti per i quali il Progettista dovrà integrare ulteriormente con studi e approfondimenti la documentazione presentata. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPPEL 57/2011, al parere delle Regioni Piemonte e al quadro presentativo del progetto parere che affrontano le problematiche rilevate.</p> <p>5. Si rimanda al SIA, alla richiesta d'integrazioni, alla V.O. della Delibera del CIPPEL 57/2011, al parere delle Regioni Piemonte e al quadro presentativo del progetto parere che affrontano le problematiche rilevate. Si riconosca che il SIC "Bucaglie di Lasso di Onglione" non è interessato da impatti diretti dovuti alla realizzazione del progetto in quanto in quel tratto l'infrastruttura ferroviaria passa molto in profondità trattandosi del tunnel di bassa.</p> <p>Inoltre il Comitato Esponenti della Maddalena e progetto propedeutico al progetto del tunnel d'asse ovvero da Delibera di Cipe Bassa e di approvazione.</p>
--	--	--

	del Progetto Preliminare.
6.	La presentazione 71 della Del. CIRE 57/01 relativa all'Analisi costi-benefici risulta NON OTTIMPERATA e pertanto oggetto del quadro prescrittivo del presente parere.
7.	Per quanto riguarda le compensazioni socio-territoriali si ricorda che il PropONENTE ha riservato il 3% dell'impegno dell'opera a questa voce e che è stato istituito l'Osparvino-Tordito per la conciliazione e la condivisione dei progetti e delle iniziative da intraprendere a favore di tutto il territorio interessato. Per quanto riguarda le compensazioni e le mitigazioni ambientali si rimanda al 3/A, B/B richiesta d'integrazioni alla VO della Delibera del CIRE 57/01, al parere della Regione Piemonte e al quadro prescrittivo del presente parere che affermano le indicazioni infra-

OSSERVATORIO - MILANO

N.	PROTOCOLLO DVA	OSSERVAZIONE	CONTRODEDUZIONI CTVIA
DTT DVA-05-2014-00008802 Del 15/01/14	<p>Queso referente della CITTÀ DI AVIGLIANA L'autorizzazione detta Giurato Comunale n. 30/2014 del Comune di Avigliana. Oggetto: Progetto definitivo dell'avviso lo definito Soc. Italgas e altri gestori riservato delle Soc. Coopetip - Observazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> Quanto all'avvio del procedimento antirullo da LTF per la dichiarazione di pubblica utilità e conseguente esproprio di terreni di proprietà comunale idraulico o stabilitamente EG - I mappi i 191 e 206 per evidenziante le seguenti specificità di cui risguardia patrimoniale che tali beni possiedono. Tali aree a destinazione specifica, rinviata sono provenienti al Comune di Avigliana per decreto d'esproprio e di esercitamento n. 51-17-22 (dati emesso dall'Agemal Torino 2006) nell'ambito della dismissione patrimoniale conseguente alla realizzazione delle opere infrastrutturali dei Giochi Olimpici Invernali 2006. Proprio per la natura vincolistica patrimoniale tali beni sono antivendibili tra i beni non espropriabili in quanto appartenenti al patrimonio ineliminabile del Comune di Avigliana, giusto sollecito 4 comma 2 del Testo Unico degli espropri che si invoca nella sua ordinaria disciplina giuridica. Relativamente alla localizzazione dell'area l'opera è ubicata in zona di scondotazione - fascia B - del fiume Dora il POG del Comune di Avigliana evaccia con il vimento di fascia fluviale l'area complessivamente scondotabile e inespropriabile con ogni trasformazione urbanistica risultando quindi l'intervento che comportano una riduzione apprezzabile o una parziale cessione della capacità di marea. Relativamente al modello di calcolo idraulico: lo strumento di analisi utilizzato è quello HEC-RAS non era allo Standard sufficientemente 	<p>In relazione al progetto di ribaltizzazione della Dora di Quida Sicura in Comune di Avigliana si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere in cui si rileva che con riferisce al compatibilità ambientale dell'opera in oggetto in quanto, se pure siamo limitati gli impatti due aperte sull'acqua: l'autuva delle alternative, pertanto si ritiene che esistente un nuovo progetto, ai sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006, per l'interferenza del sullo Guida Sicura avresa nel comune di Avigliana, riferizzandolo altrove in modo da migliorare l'interessante ambientale, paesaggistico e sociale.</p> <p>In merito all'autoponto si fa riferimento al quadro presentativo del presente parere in cui si rileva di presentare il dimostratamente in base alle reale necessita, di riaprire il progetto, presentare un nuovo progetto con migioni salvoordi dal punto di vista ambientalino: e dell'inserimento persistente del saidell'Autoporta nel Comune di San Dileto e dei manufatti di scavo del fiume Dora e presentare un nuovo progetto per i percorsi sulla Dora da accesso all'Autoponte di San Dileto, in modo da migliorare l'interessante paesaggistico e la qualità acustica.</p>	

valliso, per descrivere compiutamente il fenomeno. Nello specifico non si sono tenuti in debito conto, con il modello monodimensionale, gli effetti sullo delle possibili condizioni di marea, la presenza giunziale del livello dell'insediamento, l'effetto dei rilevati degli insediamenti esistenti posti nelle vicinanze, la presenza di numerosi fiumi (fiume Sento Vandemaria A.32, fiume che possono provare flussi idrici nelle due direzioni da e verso l'insediamento in proposito).

d. relativamente alla presenza degli scarsi idabeli minori, in zona prospiciente Vartza, scopre il corso sanguinore della P.R. che raccolge un distretto basso molti fiumi prima di gettarsi nel fiume Dora. Questo risulta soprattutto dall'utilizzo delle quattro di pioggia del fiume Dora e perciò ha quei funzioni di "scolatore" vengono ad attuarsi o almeno in ridotto scambiamento. Da questo fenomeno non ci è traccia nei documenti, così come non vi è evidenza degli effetti del rilevato dell'opera in proposito. Inoltre, anche tutte le opere stradali finente al comprensorio Giuliano pastre a destra più elevata rispetto ai livelli di piena bisettantina, non allontanano si può dire for la strada di passo e per il sistema di allontanamento delle acque meteorologiche previsto sul fiumi Ba e Sud che risulta gravemente rigargiusto; infatti caso si trova, ad un quinto di distanza temporanea idraulicamente alle quote di asciudatore pari a circa 3450 m.t.m. (pieno bisettantina di riferimento).

5. Relativamente al sistema di smaltimento delle acque meteoriche ("Relazione idraulica e allontanamento acque"):

non è stata scelta la soluzione delle perturbazioni gravitanti da monte verso valle, sul canale ABCGHIOLI-MOTEF, troppo comunque correttamente dimensionata.

Per quanto riguarda i tratti di rientro, ormai si fa solo riferimento alle portate bisettantine dell'insediamento e non a quelle presenti connesse con la funzione propria dell'opera. Perario si afferma che i canali esistenti sono idonei al risvuotamento delle acque meteoriche trasversando nella ventosa la quota principale della perta che dà vita del drenaggio del territorio.

Per l'avvertitamente completa delle acque meteoriche dal sito e dall'intero comprensorio si prevede infine un nuovo scorrimento segugio dell'autostada A32 mediante granitato circolare in chiusa l'opera esistente, a servizio del canale scolatore, non è efficace da un punto di vista idraulico. Allo scopo si osserva quanto segue:

La capienza minima annuale è di volume del diametro pari a 1200 m³/s e il diametro del condotto 1000;

Per la verifica della predetta tubazione si fa riferimento ad un'esigenza pari a 68 m senza che si sia rinnovato trascorsa della relativa portata residua;

Nel documento si dice che vengono indicati, per questo bacino, coefficienti di deflusso compresi tra 0,1 e 0,9 mentre per le opere idrauliche di insediamento si sono utilizzati valori tra 0,4 e 0,7;

	<ul style="list-style-type: none"> - Non vi è riconcilio sulle modalità per la determinazione delle portate globali relative ai sopra citati bacini di estensione pari a 12 ha; - Nelle varie relazioni idrauliche del manufatto solo la A32 si fa riferimento, come "valori pluviometri", alle "tasse di potabilità" ed esliche determinate per un tempo di ritorno di 20 anni, analogamente a quanto addebitato per le opere interne; se questo valore è ragionevole per il calcolo di sistemi di regatura, non è assolutamente a vantaggio della sicurezza, in quanto si dimostrano manufatti idraulici di altissimo contenuto autonome che servono a scolare le onde di piena preventivo da ampi bacini. Sarebbe stato molto più cautelativo considerare curve di possibilità pluviometriche cattoliche almeno per i 100 anni e simili. - Non si è trovata indicazione del posizionamento in pianimetria di questa nuova manifattura, nell'elenco "Particolari dello scavo" l'opera, non quotata all'internamente, presenta una lunghezza di 45 m mentre nel documento "Comprodotto murco estensivo" si dichiara una lunghezza di 65m. 		
6.	<p>Riassumendo alle altre interrogazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nella "Relazione Generale" a pag. 16 - approssimativamente bietto, si legge: "dimensionamento dell'approvvedimento idraulico dovrà garantire la portata di circa 10 Us", nella "Relazione idraulica" si mette di record ed allontanamento acque" si legge: "l'approssimativamente del settore in cui porta e stimata nell'ordine di 10 Us, avendo tenuto account alla rete sequazionale per un valore di portata non superiore a 32 Us, mentre per i restanti 8 Us si prevede di riceverebbero le acque di piandocce". Non si rese a vedere la congiuntura dei valori citati. - Nella "Pianificazione generale" si riconosce il mercato utilizzato, ad fini di un minimo intervento di riambientalizzatore, della zona residenziale (di proprietà SITAF) posta nell'angolo Nord-Est; sempre in questo elaborato, come in tutte le pianimetrie di progetto, si evidenzia la mancanza di qualsiasi intuigione sulla scissione dell'insediamento urbano dovuti dalle attività qui poste nelle vicinanze a Nord. - L'accesso al nuovo insediamento avviene tramite lo strada per la caserma Rolle che ha origine dalla strada principale detta strada è interessata in tutte le ore della giornata da un elevato traffico veicolare, apparentemente problematico, ovvero estremamente pericoloso, l'accesso per esempio che provengono dalla direzione Torino, in quanto sicuramente effettuare una svolta a sinistra in una strada a sezione ristretta. Appare plausibile la necessità di realizzare una carreggiata dedicata per camion, a sinistra e trapezoidale, con segnalazioni segnaletiche, l'uscita della strada caserma Rolle in direzione Eusebio. 	<p>Vedi osservazione n. 27 proi. DNA-00-2014-0000832 del 15/01/2014</p> <p>I. Non di competenza del MATTM</p>	
28	DNA-00-2014-00008277 Deli 15/01/2014	Osservazione della Città di Alagna Uguale alla osservazione proi. DNA-00-2014-0000832 del 15/01/2014	
29	DNA-00-2014-00008253	Osservazione del Comune di Avigliana	

<p>Del 16/01/14</p>	<p>Definizione della Giunta Cagliari e n. 42/14 del Comune di Avigliana. Oggetto: Progetto definitivo di "Pista - Campionamento dei programmi di sostegno delle interessenze e progetti dell'autopista della Sce. Siraf e di giusto sistema della Sce. Camperi - Universi dei servizi di interesse dell'interessazione comunale".</p> <p>1. Motivato, escludendo l'ipotesi nella conferenza dei scambi: il Comune di Avigliana non è stato coinvolto né ha potuto escludere alcun giudizio di merito in quanto "non direttamente interessato dell'opera" ed essere sostenuta dai proponenti. All'interno del progetto risultavano però evidenti alcuni concetti e risultati lemmatici. La prima riguardava la necessità di animadvernamenzo della linea ferroviaria storica tra Bussolengo e il Naviglio di Torino, le cui opere civili e tecnologiche potevano andrebbero ad interessare tutti i Comuni abitati dalla linea storica tra i quali anche il Comune di Avigliana. La seconda era relativa alla riqualificazione di due importanti infrastrutture interurbane dell'ATL: ovvero l'Autopista di Susa e la Pista di Quida Sicura riqualificandola allora in modo da migliorare l'insertimento ambientale, paesaggistico e sociale.</p> <p>2. Tuttavia in foggia assolutabile, il progetto dovrebbe essere realizzato in fascia B, una zona di larghezza delle strade in caso di piena del fiume Dora. Si è rilevato che numerosi cittadini pergiornesi, proprietari di terreni collocati nelle vicinanze, si sono visti negare per decenni il permesso di realizzare un luogo abitativo in quell'area, cosa la costruzione del perimetro idrogeologico.</p> <p>3. Caso dell'infrastruttura: Il trasferimento della pista avrebbe un costo di circa 18 milioni di euro. Ci pare inaccettabile e totalmente irriducibile spendere una cifra così elevata per lo spostamento di un'attività determinante, come si è già detto, della realizzazione di un'infrastruttura ferroviaria considerato da quest'ultimo assolutamente non necessaria. A tal proposito si applica che la cifra prevista per lo spostamento potrebbe procedere, nell'arco di dieci anni, diverse decine di posti di lavoro se messa in circolazione di un'azienda in forza di espansione del territorio della pista.</p> <p>4. Utilità del servizio che si vuole trasferire: Gli ultimi bilanci della Consip denunciano perdite che sono sensibili esclusivamente attraverso finanziamenti regionali e dunque con denaro pubblico. Appare quindi inopportuno rilanciare tale attività attraverso un investimento ulteriore di denaro dovuto ai coèvi contributi previsti per il trasferimento della pista.</p> <p>5. Aspetti specifici: In una visione lungimirante e realistica dei problemi, tenere conto che nei prossimi decenni sono almeno trentificazioni delle precipitazioni in tutti gli scenari climatici. La realizzazione di una nuova opera in una zona a rischio dovrà dunque opportunamente tenere conto, assumendo soglie pluviali legate ancor più esigue rispetto alle attuali, connessa sia da un punto di vista che non sono più illusibili.</p> <p>6. Prospettiva di scrittura: L'ipotesi a volte puramente indicativa, considerato l'aumento cronologico del consumo del suolo che l'edilizia della stazione internazionale di Sce camperrebbe per la valle, si propone che l'utilizzo del materiale di scavo presente potrà sensibilmente essere utilizzato per la costruzione degli argini lungo la Dora, apprendendo in tal</p>
----------------------------	--

		<p>andare il terreno al livello originario. Ciò consentirà un aumento dell'area di trullizzazione in caso di inundazione, aumentando la sicurezza del territorio. Al tempo stesso l'area potrebbe essere oggetto di una sperimentazione: allo a ricreare l'ambiente sottocupo originale, costituito prevalentemente dalla cintura dei pioppi, anche per finalità di produzione energetica alternativa.</p>	Vedi osservazione n. 29 prot. DVA-IPB-2014-COD1023 del 16/01/14
10	DVA-00-2014-0001043 Del 16/01/14	Osservazione della CITTÀ DI AVIGNONE Uguali alla osservazione prot. DVA-00-2014-0001023 del 16/01/14	Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.
31	DVA-00-2014-0001122 Del 17/01/14	Osservazione del COMUNE DI BRUZZOLO	Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.
32	DVA-00-2014-0001266 Del 20/01/14	Osservazione del COMUNE DI SAN DIUBRO	Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.
33	DVA-00-2014-0001268 Del 20/01/14	Osservazione del COMUNE DI SAN GIOACCHINO DI SUSA	Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.
34	DVA-00-2014-0001273 Del 20/01/14	Osservazione dal COMUNE DI VILLAR BOCCIAZZO	Non sono presenti gli allegati con le osservazioni.
35	DVA-00-2014-0001274 Del 20/01/14	Osservazione della COMUNITÀ MIGRANTE VAL SAN GIONCONE	Non sono presenti gli allegati con la deliberazione della Comunità Migrante e le osservazioni alla documentazione progettuale presentata da LTF il 17/12/2013.
36	DVA-00-2014-0001277 Del 20/01/14	Osservazione della CITTÀ DI AVIGNONE	Vedi osservazione n. 27 prot. DVA-00-2014-0000832 del 15/01/2014
37	DVA-00-2014-0001277 Del 20/01/14	Osservazione da P.R. Natura Piemonte	1. In merito alla procedura si segnala che: - Il progetto realizzato in base definitiva è giunto oggetto di una revisione Generale dal SIA, VINCA compresa, tramesso alle Autorità competenti per lo sviluppo della via, è stato regolarmente pubblicato in quanto corrispondente alla stessa Delibera del CPE 57/2011 sul Progetto Preliminare che richiedeva modifiche, miglioramenti e approfondimenti. - Le parti varate del progetto ai sensi del D.Lgs 16/2006 sono state oggetto di nuovi SIA, regolarmente pubblicati e inviati alle Autorità competenti per la via. - La complessità del Progetto richiede approfondimenti che sono stati richiesti nel quadro prescrittivo del prossimo piano che tiene conto anche di tutti gli elementi che possono essere maggiormente dettagliati e migliorati in sede di realizzazione del Progetto Esecutivo. Inoltre il piano rileva nelle integrazioni e nella V.O. della delibera Cipe 57/2011 molti punti per i quali il Proponente dovrà integrare ulteriormente con guardia e approfondimenti le documentazioni presentate.
2.	In merito all'operazione L'oggetto delle opere, dico LTF fa probabile assumendo la procedura di VIA, non ha alcuna effettiva even di Progetto della Nuova Linea Taranto-Lignano, se non con il fatto che LTF intende esponente del via in sostituzione la loro attività. Ma a tutti gli effetti SITAF e CORSEPI non sono diverse dalle altre due impropriande.	2. In merito all'operazione L'oggetto delle opere, dico LTF fa probabile assumendo la procedura di VIA, non ha alcuna effettiva even di Progetto della Nuova Linea Taranto-Lignano, se non con il fatto che LTF intende esponente del via in sostituzione la loro attività. Ma a tutti gli effetti SITAF e CORSEPI non sono diverse dalle altre due impropriande.	
3.	In merito alle opere - Autopista di SITAF: Il nuovo progetto costerà 160 milioni di euro e prevede circa 1000 stalli per mezzi pesanti (TIR). Nella sua versione attuale l'autopista di Susa, disegnato delle aree occupate da "Guida Sicuri", dispone di 150 stalli. Gli impianti principali sono quelli sulla qualità dell'aria e l'aria ferita con le piane e la falda sotterranea. Nessuna cifra è prevista per le beni dei circa 1000 abitanti e le dimensioni dei fabbricati destinati a servizi sembrano presupporre un aumento delle funzioni abitative rispetto a quelle attuali.	3. In merito alle opere - Autopista di SITAF: Il nuovo progetto costerà 160 milioni di euro e prevede circa 1000 stalli per mezzi pesanti (TIR). Nella sua versione attuale l'autopista di Susa, disegnato delle aree occupate da "Guida Sicuri", dispone di 150 stalli. Gli impianti principali sono quelli sulla qualità dell'aria e l'aria ferita con le piane e la falda sotterranea. Nessuna cifra è prevista per le beni dei circa 1000 abitanti e le dimensioni dei fabbricati destinati a servizi sembrano presupporre un aumento delle funzioni abitative rispetto a quelle attuali.	

dell'europonte. L'inedificato non è accettabile per gli impianti indiritti sulla quelli di l'oria e per l'incremento dell'inquinamento.

- L'area di S. Didero è molto più interessante di quella attuale e sconsigliata e non interessa sia per la dimensione delle piste che per il loro delusso. Lo SIA fornisce delle collaborazioni circa lo piano previsto, la sua distribuzionali ed il suo efflesso, ma mette in evidenza dei risvolti di pouchaggio con un piano qualsiasi prima e dopo l'intervento che dia ragione di sboccamenit a riporti e che fornisca le quote e le stazioni ventuali delle opere definitive, anche rispetto alla campagna adiacente.

- Il grande silenzio di 30 metri di altezza che sostiene il ponte a stralo con cui si prevede di realizzare l'intercettamento in scacso dell'autostata si pone come una nuova pesante vibrazione visiva inserita nel paesaggio.

- Lo SIA ha compiuto l'analisi dei metalli pesuali sui terreni dell'autoponte e su concreto nel P.I.T. che "le roccce ed i terreni in oggetto non presentano alcun superamento delle concentrazioni limite relative alle tabella A e B dell'allegato del D.Lgs. 152/2006, e risultano portanti conformi ad essere utilizzati senza ulteriori operazioni di pianificazione". Ma le analisi compiute dal Commissario della SITAF non prendono in considerazione il fatto che tutti i terreni della media sulle stesse stazioni inquinati da emissioni di PCB e dovranno che le analisi fiate dall'ARPA nel 2004 avevano denunciato livelli di quelli inquinanti di alcune volte superiori ai limiti consensibili dalla legge. Pertanto le analisi attuali in Negozio con le ricerche di questi inquinanti e la classificazione della ferro e roccia di ferro va rivista, così come il progetto di trattamento.

4. **Indirizzo affiorante - Iniziativa guidata sicura**: Comprati non c'è alcuna ragione legale per cui fararla si debba acollere i 7 milioni di euro per finanziare una struttura definita, che va ad accrescere il contagmo del parco le Val d' Susa. Se così avvenisse, PRO NATURA PIEMONTE solleverà la questione alla Contea dei Conti di Torino. L'area in questione è stata utilizzata dalla SITAF per il parco di inerti e successivamente ritornata. La sua riqualificazione era un impegno preso: se ciò vi sono segni di degrado, questi devono essere eliminati ripristinando ad ogni effetto l'utilizzo egiviale presente, in primo luogo a carico della SITAF che aveva firmato con la Regione l'atto il protocollo d'intesa dell'17 luglio del 1990.

5. **Conclusioni: PRO NATURA PIEMONTE chiede di negare la "domanda" di pronuncia di Compatibilità ambientale avanzata da LTF sia per modi di procedura, sia per il fatto che le opere in quest'area non sono sicuramente pertinenti al progetto infrastrutturale in sé e si tratta una illegittima dispettata seppur leggali. Infine si ritiene che tali opere sono sviluppate a cominciare da anni difficili, o perlomeno non indispensabili in una valle a cui carica lo Stato ha già posto un eccezionale pauroso di infrastrutture, per cui è necessario assunzione l'impegno per quest'area sollecitare che possa ridurre tale carico.**

- Il SIA sul progetto in Valsesia di Guida sicura alla Diblbera C.R.E. 57/2001 (fatta e riporta le analisi e gli studi del Tunel) di base con tutte le opere ad esso connesse mentre la documentazione riguardante i progetti in varianti al sensi del D.Lgs. 163/2006, assumendo localizzabili in siti differenti ed essendo relativi a progetti mutuali (Stazione internazionale di Susa e striscia di Chivasso) o risultati da Interconnessione (Guida sicura e Autoponte), non prevedono potuto far parte di un unico documento.

- Tuttavia, fanno eccezione del fatto che il Comitato

Esplorativo della Mazzalunga nasce e si sta realizzando da sola opera propria secondo il progetto del Tunel di base. A questo proposito si rimanda al quadro presentivo del presente paragrafo.

2. Non di competenza del IATTTM

3. I progetti di Autoponte e Guida sicura sono la risposta a due questioni. Si fa riferimento al quadro presentivo del presente paragrafo in cui in particolare si richiede:

- la relazione al progetto di riconversione della Pista di Guida Sicura in Comune di Avigliana e si riferimento al quadro presentivo del presente paragrafo in cui si rileva che non susseguite il compatibilità ambientale dell'opera in oggetto in quanto stoppa piano Noleggio gli impianti non esigenti sufficienze l'orario delle automobili, pertanto si richiede ripresentare un nuovo progetto, si sensi dell'art. 167 del D.Lgs. 163/2006, per l'incidenza del suo Guida Sicura previsto nel comune di Avigliana, riconducibile altrove in modo da migliorarne l'insieme di ambientale, paesaggistico e sociale.

- In ottica dell'autoponte si fa riferimento al quadro presentivo del progetto portato in cui si richiede di rivedere il dimensionamento in base alle reali necessità, di rivedere il progetto, presentare un nuovo progetto con migliori soluzioni dal punto di vista architettonico e dell'incidenza paesaggistica del sito dell'autoponte nel Comune di Sac Didero e dei margini di Chivasso e di Vals Didero e presentare un nuovo progetto per i punti strategici sulla Dora di accesso all'autoponte di San Didero. In modo da migliorare l'incidenza paesaggistica e le qualità architettoniche.

Ta meteo al P.J.T si rimanda al quadro presentivo.

		3. Non di competenza del MATTM
28	PROGETTO 14.04.04.27 del 21/07/14	<p>Osservazione della Città di Susa</p> <p>Deliberazione della Giunta comunale n. 4/2014. Osservatore: Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, parte comune Italo-Francese, tratta in territorio italiano - Progetto Definitivo di I° Fase - Compilamento del Programma di mobilità delle imprese e Progetto Definitivo dell'importo della Società Siaj e di Guida Sicura della Società Consip. Osservazioni.</p> <p>Si rileva che il progetto definitivo conferma lo spostamento di un imponente servizio di sicurezza stradale presente nella Città di Susa Consip-Guida Sicura, il quale insiste su un terreno le cui nuove proprietà è del Comune di Susa e i cui rapporti sono disciplinati da apposita soluzione. È indispensabile che ogni azione o procedura relativa a questa realtà veda parte in causa anche il Comune di Susa, nel rispetto dei diritti delle inchieste di cui è portatore L'area Consip (area Antoperoni), come è noto, è stata oggetto negli anni di importanti investimenti pubblici nazionali ed europei, finalizzati al suo recupero funzionale ed ambientale con la contestuale creazione di posti di lavoro e opportunità di sviluppo, coinvolgendo sfrutta di formazione ed educazione stradale; in stessa sede quest'ultima una insostituibile funzione di democrazia dei traffici: persone autostradali in occasione di pernottamenti cittadini (vacanze anche stagionali, viaggi scolastici, viaggi d'affari, etc.) in occasione del quale si provvede a creare infrastrutture sul traffico delle strade minori segnapine. Il progetto non prevede l'integrale utilizzo. Si richiedono peranto garanzie sulla riconfigurazione di tali aree e attività proprietarieamente in Susa e, se ciò risultasse impossibile, in Valle al fine di non impattare il territorio urbano dal punto di vista dei servizi e dell'occupazione collegati a questo realtà.</p> <p>La Giunta Comunale de libera di formulare le Osservazioni e Considerazioni ai Progetti Definitivi relativi alle riconfigurazioni dell'Autopista da parte della Società Siaj e della Pesa "Guida Sicura" da parte della Società Consip, riferiti al Progetto Definitivo di I° Fase di sopravvistato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. quidora sia confermata a livello nazionale ed internazionale a valori di coesistere la NLT, non venga interrotto nessun servizio né vissi perdita di alcun posto di lavoro collegati all'Autopista e a Guida Sicura, fino a che non siano terminate le opere di riconfigurazione delle realtà operative in Susa, al fine di garantire al territorio la continuità di entrambi le situazioni citate. 2. Venga garantito il mantenimento del proprio lavoro, senza penalità retroattive alle persone attualmente impiegate nelle strutture che si intendono riconfigurare. 3. Trovi riconfigurazione presso il Centro Direzionale Sud, Regione San Giuliano, il percorso adatto al Centro Circollo delle Gallerie della A32. 4. Indennizzo al Comune di Susa per lo smacco della nuova progettata delle due proprietà comunale iperessiale delle operazioni di riconfigurazione in oggetto. In merito si chiude che nel definire l'indennizzo si tenga adeguatamente conto del valore degli immobili sopra elencati che, una volta definiti secondo quanto previsto dal progetto definitivo della NLT, non potranno più ricorrere nel patrimonio comunale, sacrificando le potenzialità

<p>39</p> <p>DVA-00-2014-R001375 Deltaplano 14</p> <p><u>Osservazione di Wwf Italiana Federazione nazionale Pro Natura Osservazioni all'iniziativa di pertinenza di compatibilità ambientale relativa a due opere: Autobus e camionato Quilia Sava.</u></p> <p>1. <u>Procedura: Scoprirete comunque che a via stralci di via-ope ru complessiva impedisce di poterne apprezzare gli impatti ambientali, quando invoca i benefici fanno segnare riferimento al progetto totale. E' finito e un criterio. Procedente a un funzionamento urbanistico della opera principale e degli interventi ad esso connessi o economiche ad essa finanziari. Fa sì, ad esempio, che non si rendano partecipi le autorizzazioni per i potenzialmente interessati. Oltre a quanto già evidenziato riguardo l'autorizzazione da due i muniti delle Conferenze dei Servizi dei Comuni di San Didero, Berzolo e Avigliana, si segnala che, se le opere non in direzione venissero ampiamente contraddetti, le modifiche alle opere già realizzate o in corso di realizzazione sulla sponda destra, interessando quindi anche Casnigo ancora oggi con coltivazioni nelle basi autorizzative, negli Sfum Gavio, Villor Fossolando e Sant'Antonino. Quest'anno.</u></p> <p>2. In occasione del due progetti l'operazione 2010 è valutato comunque. In che modo i casi che sono stati liquidato in poche righe, con la giustificazione che le nuove collaborazioni sono inevitabili in causa delle interferenze che esistono con l'opera già approvata (la NLTL).</p> <p>L'opera zero è stata scelta insieme insieme con superficie dei proponenti. In ogni fase progettuale presentata in passato,</p> <p>3. LTF e i proponenti procedono comunque per piazze e stocchi successivi. Queste recenti integrazioni non fanno eccezione. Oggi puoso però impone sempre nuove "opere inerenti", espressamente rivolte dagli normative europee e nazionali. proprio perché impediscono verifiche adeguate delle imprese del "noe Zeta"; oltre ad imporre qualsiasi via complessiva di fatto vinificare il rispetto delle leggi vigenti in materia.</p>	<p>1. <u>Analisi ambientale:</u> Lo SIA dell'autobus prevede una grande multieterranea sulle sponde. Le due alternitive di localizzazione (Chambesso e San Didero), dalla quale viene scelta della seconda, oggetto del SIA. Di fatto anche si riporta una fibella che purtroppo spiega i criteri dei proponenti adottati, che quindi possono apparire arbitrari. L'indubbiamente si rimanda (Alternativa di progetto) non solo nulla permette el tratta di una cartografia di confronto tra le due aree. Nel testo tuttavia si fa riferimento a una "procedura base di programmazione preliminare", sostiene nel FP non ci sia tracca dell'opera in oggetto. Se si tratta di un errore, è dove intendere invece il "progetto definitivo" presentato nel aprile 2013, ciò significa che lo stesso ha è due opere: una via stata fatto in questo modo e i commenti inseriti avrebbero dovuto essere</p> <p>2. In merito al frazionamento dell'opera in merito alla Del. CIPPE 57/2011 in cui si approva il fascicolo dell'opera (presentazione n. 1). In particolare il PD viene sviluppato nell'ipotesi di realizzazione in due fasi come previsto nell'aggiornamento del progetto internazionale, di cui la prima fase risulta costituita dal collegamento St-Jean-de-Maurienne-Suisse-Gex-Gex, cioè la Sezione Transfrancese come definita nel Nuovo Accordo Internazionale del 30/07/2012 mentre la seconda fase comprende il tunnel dell'Orse e le opere nella Piana delle Chuse. L'aggiornamento dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) è relativo solo alle parti variate della prima fase funzionale, ovvero indicato nella Delibera CIPPE N. 23 del 23/03/2012, identificata con l'intera tratta dell'imbocco est del Tunnel di Base a Bussolengo.</p> <p>2. In merito si rimanda al quadro prescrittivo</p> <p>3. In merito al sito di realizzazione dell'autobus in Comune di San Didero si fa riferimento al quadro prescrittivo del presente parere. In particolare, in merito all'autopista si fa riferimento a questo prescrittivo del presente parere pertanto in cui si richiede di rivalutare l'dimensionamento in base alle reali necessità, di rivedere il progetto, presentare un nuovo progetto con analoghe soluzioni dal punto di risse architettonico e dell'assestamento paesaggistico del sito dell'autopista nel Comune di San Didero e dei muli fatti di recavolo del fiume Dora e postulare un questo progetto per i punti stradali sulla Dora di accesso all'Aeroporto di San Didero, in modo da migliorare l'assestamento paesaggio e la qualità architettonica.</p> <p>5. Si rimanda al quadro prescrittivo del presente parere in cui, quale è previsto il mutamento di ambiente per la componente in accordo con ARPA Piemonte</p> <p>6. Note di competenza del MATTM</p> <p>7. I Proponente nel STA sviluppa ampiamente lo studio degli scambi rispetto al quadro</p>
---	--

4.	Inviati alle Conferenze dei Servizi del 28 maggio e del 13 giugno dalle quali sono stati esclusi nonostante le critiche di Riva Bellavista.			
5.	<p>Si riportano di seguito i diversi piani di programmazione e di realizzazione: PPT, PTC, PTR, PAL, ecc. Da un'analisi critica si osserva che il PPT, PTC, PTR, PAL, ecc. Da un'analisi critica di ogni uno di essi, l'area individuata per l'localizzazione finale di Stato sembra essere esclusa da ogni possibile intervento, perché ad esempio il rischio provetto dal progetto interferirebbe pesantemente con l'industria del ferro Doria in attività espansive o allargamento. Infine l'area di Sca Diderot è già degradata e appare monofunzionale soprattutto con proprio queste caratteristiche d'irriducibilità purtroppo ad una sua ripresa flessibile e non ad un suo perfezionamento, indirizzo chiuso dalle più recenti norme per le politiche italiane ed europee e programmato dalla stessa Comune.</p> <p>Lavori su fiumi: Gli impianti sulle fiumi sono già completamente sopratificati.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La funzione di condotto regolatore dell'acqua viene liquidata esercitando tutt'attuale esigenza di presa rigenerativa; - Finora, ormai da quasi completamente buia storia trasformata in quasi completamente illuminata con luci indiscutibili, senza che sia stato affrontato l'impatto su specie particolarmente vulnerabili e protette dalla UIC come i pipistrelli o i pipistrelli neri, ecc. 			
6.	<p>Tembosca: Il progetto per il nuovo aeroporto indica la creazione di un altro (IASA nel STIA) il tempo necessaria alla costruzione. Tale temposicca appurato esclusivamente ottimistica. Inoltre, il tempo di realizzazione è stimato in 29 mesi nell'ambito multietichetta e in 25 mesi nel cronoprogramma dei lavori.</p>			
7.	<p>Fantiscritti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lo SIA descrive la modernizzazione del vento in maniera diversa da altri elaborati progettuali. In entrambi i casi lo stato di prevalente vento non sembra tenere conto delle particolari condizioni di rime valle e alpina, ad agire in zone sottoposte come se fosse localizzata in pianura. Infine emisioni descritte non tengono conto del fondo atmosferico già presente in luogo, che in bassa val Susa non è assolutamente trascurabile. Ancora una volta, 1940 mancanza di dati come gli ormai scarsi valutazioni sugli impatti di queste nuove opere. - Icessamenti di neve in fase di cominciare e di esecizio non sono qualificati. - Si prevedono alluvioni gravi per le emissioni atmosferee, e si dichiara la necessità di richiedere al Comune di San Didero la necessaria denega. Ma questo è lodevole soltanto per la fase di esercizio, mentre in fase di costruzione si dichiara "trascurabile". L'impatto senza nessuna ulteriore spiegazione. 			
4.0	DVA-EG-2013-0001415 Data 24/07/14	<p>Osservazioni sui consigliati della Città di Susa: Franco Astorino, Bettarone Luigi, Settembre Walter</p> <p>Si ritiene che l'intervento sia incompatibile con i principi di tutela del patrimonio ambientale e in contrasto con i piani territoriali sovraccennati. La semplificazione di nuove norme (66.000 mq di aspetto + 71.000 mq guida sicuri) in gran parte localizzati in area ecologiche</p>	<p>progetto di Autogiro e Guida segura sono in sostituzione a due imprese. Si ritiene che questo prosciuttino del presente na varc</p>	